C. García de la Riega.

LA GALLEGA,

NAVE CAPITANA

DE

COLÓN

PONTEVEDRA

Imp. de la Viuda de J. A. Antúnez

1897

LA GALLEGA,

NAVE CAPITANA DE COLÓN.

LA GALLEGA,

NAVE CAPITANA DE COLÓN

EN EL

PRIMER VIAJE DE DESCUBRIMIENTOS.

ESTUDIO HISTÓRICO

POR

Celso García de la Riega,

SÓCIO DE MÉRITO

DE LA SOCIEDAD ARQUEOLÓGICA

DE PONTEVEDRA.

PONTEVEDRA

IMP. DE LA VIUDA DE J. A. ANTUNEZ

1897

AL PUEBLO DE PONTEVEDRA.

El único éxito que ambiciono para este libro, es el de que sirva de estímulo á empresas provechosas para Pontevedra. Hubiera querido que en sus páginas se dibujase claramente un acabado cuadro de la importancia de nuestro pueblo en otros siglos, que despertase las energías de sus hijos y de sus vecinos y que les impulsase á utilizar los poderosos elementos que el progreso mo-

derno proporciona fácilmente á quienes ejercitan una decidida voluntad, porque no en vano se dice que querer es poder; pero mis fuerzas no alcanzan á trazar dicho cuadro y me limito á exhibir algunos datos que atestiguan aquella pasada grandeza, ya que me facilita ocasión para ello el deseo de reivindicar una gloria de que se ha pretendido despojarnos.

Si los pueblos viven de sus gloriosos recuerdos, es porque el ejemplo de los buenos tiempos tiene la virtud, ó debe tenerla, *de alimentar el perseverante propósito de acrecer los bienes presentes y de recobrar los perdidos; es porque merced á dichos recuerdos, no se apoderan del ánimo, ó por lo menos pueden ser combatidas con fruto, la indiferente pasividad y la descuidada indolencia, carriles ciertos por donde se llega á la ex-*

tinción de toda fuerza y, por consiguiente, á la mas completa anulación.

No es cierto que Pontevedra carezca de bases para hacer el debido honor á su pasado. Por su situación y la del inmediato puerto de Marin, que en nada cede á los demás de Galicia y aun les supera en la condición de que los buques no necesitan práctico para entrar y fondear en él, puede convertirse en centro mercantil y fabril de una extensa y poblada comarca: para ello, solo se requieren unión y amor al trabajo.

Tales son las ideas que originan esta dedicatoria, en la cual, no solo por gratitud, sinó también por sentimiento de justicia, debo incluir desde luego el nombre del Sr. Marqués de Riestra, amante hijo de Pontevedra, bajo cuyos auspícios publico el presente estudio, y quien, por la instalación de grandes

industrias y por su constante cooperación á cuanto engrandezca moral y materialmente á nuestro pueblo, ha iniciado en éste el seguro camino para la reconquista de su pasada prosperidad.

Dedico, pues, mi modesto trabajo á PONTEVEDRA, *cuyo nombre ha querido Dios enlazar al de la carabela* «La Gallega», *desde cuyo castillo vió Colón, en memorable noche y cual ansiado faro, la luz reveladora de un nuevo mundo.*

¡Aunque descubierto ese mundo en bien de la humanidad y de la civilización, haya costado á España tantas lágrimas y tantos sacrificios!

Celso G. de la Riega.

Pontevedra, Mayo de 1897.

I.

Emprendemos la difícil tarea de restablecer la verdad sobre detalles de grandiosos hechos acaecidos al principiar la Edad moderna, pretensión temeraria indudablemente en toda ocasión y mucho mas cuando es preciso analizar afirmaciones de altas autoridades científicas y cuando la situación creada en los archivos, en los libros, en las tradiciones y en las demás fuentes históricas por el trascurso de cuatro siglos de constantes perturbaciones y por los apasiona-

mientos de los hombres, es poco favorable á la investigación de lo pasado por los que no poseemos las condiciones que se requieren, en primer término, para examinar, escoger y ordenar los elementos de prueba, y luego, para utilizarlos con la eficacia apetecida.

El deseo de acertar, unido á la confianza en la bondad de la causa que nos proponemos defender, pueden acaso evitar aquella deficiencia y, fundados en este sincero raciocinio, no hemos vacilado en acometer la empresa, realizando así nuestro anhelo. desde hace mucho tiempo bien sentido, de rectificar aseveraciones que hemos juzgado caprichosas y que vienen reclamando, desde que se han estampado por la imprenta, clara y adecuada respuesta.

Quizás aparezcamos en algún momento dominados por el orgullo; mas aparte de que este sentimiento pudiera justificarse por

la honrosa historia del pueblo en que hemos nacido, afirmamos desde luego que estamos muy poseidos de la verdad que defendemos y que á este convencimiento deberá atribuirse la severidad ó la altivez de nuestros juicios.

II.

La historia del Descubridor del Nuevo Mundo ofrece diversos incidentes que han sido, son y serán durante mucho tiempo objeto de minucioso estudio y de animadísima discusión. La pátria y orígen del primer Almirante de las Indias; el día, ó por lo menos, el año de su nacimiento; su infancia, educación, juventud y vida anterior á su aparición en Castilla; la calidad de sus parientes; la fecha y el lugar de su casamiento en Portugal; sus relaciones amorosas en Córdoba y otras interesantes circunstancias

de su existencia, permanecen envueltas en la obscuridad.

Luchan varias poblaciones por la gloria de ser indisputable cuna del eximio navegante; discuten historiadores y críticos con el debido interés sobre los varios puntos de controversía; documentos tras documentos brotan de los archivos produciendo alternativas en el aspecto y en las momentáneas resultancias de la perenne información abierta; y aunque al parecer la confusión crece y amenaza convertir en arcano aquella obscuridad, es indudable que en el fondo de las cuestiones planteadas la verdad vá labrando su dificilísimo camino, y probablemente, porque tal es el objetivo de las ciencias históricas, resplandecerá un día en toda su plenitud.

Cuanto se refiere á los hombres extraordinarios que sobresalen en la historia del mundo como fundadores de las religiones, como génios de la ciencia, como conquista-

dores de la tierra, ejerce sugestión muy activa en la mente de las clases cultas y en el ánimo de los pueblos. El estudio de las virtudes que han brillado en su caracter; de las particularidades de su vida y hasta de sus defectos; de los actos que llevaron á cabo; de la época en que vivieron; de las personas y colectividades que intervinieron en su empresa; de los acontecimientos que detuvieron ó apresuraron la ejecución de sus altos pensamientos; de los medios que tuvieron á su alcance ó que la Providencia les proporcionó ostensiblemente para la obra inmortal que realizaron; y, por último, de los ínfimos instrumentos de su misión en la humanidad, constituye una parte esencial del culto que podemos rendirles cuantos no hacemos otra cosa que nacer, vivir y morir sin dejar huella alguna de nuestro paso por la tierra.

La gloria de los grandes hombres se re-

fleja en todo lo que les ha rodeado y, con relación á ellos, el único fin á que podemos aspirar los simples mortales, es el de pretender que una parte de esa gloria encumbre aquello que á todos inspira también expontánea y ferviente pasión: el pueblo en que se ha nacido.

Tiene, por consiguiente, para nosotros grande atractivo el estudio de ciertos detalles del primer viaje de descubrimientos emprendido por Colón desde el inmortal pueblo de Palos y cuyo feliz éxito transformó radicalmente las ideas, los conocimientos científicos, el comercio, las aspiraciones sociales, la vida entera de la humanidad, como uno de los más sorprendentes y maravillosos sucesos acaecidos desde la Creación. Tres pequeñas embarcaciones españolas dirigieron sus atrevidas proas hácia el desconocido Occidente, á cuyo extremo la fantasía popular creía que se desbordaba el te-

nebroso piélago que había sepultado en rémota edad extensos continentes y numerosos pueblos, é imaginaba abruptas riberas pobladas por deformes séres y constantemente asaltadas por iracundas olas; y, en verdad, que si Colón alcanzó gloria imarcesible por su inteligencia, no menor la lograron por su corazón aquellos pobres tripulantes que no poseían la perseverante fé del Génio que les guiaba, ni la fuerza persuasiva de la Ciencia á que servían.

Nuestra insignificancia no impedirá que saludemos con orgullo y con respeto la memoria de aquellos humildes marineros, ni que dediquemos entusiasta aplauso á la aristocracia española que, pocos años há, esculpió los nombres de dichos inmortales tripulantes en el monumento de Madrid, por ella erigido noble y patrióticamente.

III.

Tres fueron, como nuestros lectores saben, los buques que Colón guió en su primer viaje: las carabelas *Santa María*, ó *La Gallega*, la *Pinta* y la *Niña*; las dos últimas del puerto de Palos y la primera del de..... Estos puntos suspensivos indican el objeto de las presentes páginas: dejamos en blanco ese espacio por más que nosotros, plenamente convencidos, pudiéramos reemplazarlo con una afirmación.

Interesante cuestión se ha suscitado acerca de si la nave capitana de dicho primer

viaje era carabela ó nao, y parece resuelta en favor de lcs que han opinado que *La Gallega* era tal carabela, pues los mismos eruditos críticos que en un principio sostuvieron el concepto de nao como forma especial de aquel barco, vinieron luego, más ó menos francamente, á adherirse á la opinión triunfante, que por cierto defendió con gallardía y con sólidas razones el distinguido é ilustrado General de Infantería de Marina Don Pelayo Alcalá Galiano.

No pretendemos intervenir en dicha polémica, ni renovarla; pero de ella debemos recojer, para nuestros raciocinios y para nuestra demostración con respecto al puerto de que procedía la *Santa María*, ciertas noticias, mejor dicho, apreciaciones, que un doctísimo académico de la Historia y esclarecido marino, Sr. Fernández Duro, se decidió á autorizar con su valiosa adhesión; apreciaciones que seguramente hubiéramos

ignorado, (ya porque no es posible leer todo lo que se escribe é imprime, ya por otras preocupaciones del ánimo y de la vida) si los estudios que hubimos de emprender desde hace poco tiempo no las hubieran puesto ante nuestra vista, y son las siguientes, conviene á saber: en su notable trabajo histórico «Pinzón en el descubrimiento de las Indias,» año de 1892, página 44, dice que para el mencionado primer viaje de Colón «se fletó además una nao *de Cantábria fuerte y buena*» y en la Revista del Centenario, cuaderno 6.º, página 252, afirma que «Juan de la Cosa era capitán y *propietario* de la *Santa María,* capitana nao construida *en Cantábria expresamente para la carrera de Flandes.*»

Respecto á la primera proposición, y á una parte de la segunda hemos advertido desde luego que la misma vaguedad del concepto destruye la aseveración; cuanto á la de

haber sido Juan de la Cosa *propietario* de *La Gallega*, conocíamos el documento que el ilustre Navarrete ha incluido en su «*Biblioteca marítima*», esto es, la carta de los Reyes Católicos, que dice: «Por faser bien »y merced á vos Juan de la Cosa vesino de »Santa María del Puerto porque en nuestro »servicio e nuestro mandado fuistes por »maestre de una nao *vuestra* a los mares »del Océano donde en aquel viaje fueran »descubiertas las tierras e islas de la parte »de las Indias e vos perdistes la dicha nao e »por vos lo remunerar e satisfacer por la »presente vos damos licencia e facultad pa»ra que vos o quien vuestro poder hobiere »podades sacar de la cibdad de Jerez de la »Frontera o de otra qualquier cibdad o villa »o logar de Andalucía doscientos cahises de »trigo &ª &ª.»

Esta Real carta, expedida en Medina del Campo á 28 de Febrero de 1494; no ofrece

ningún otro detalle ó frase que se preste á estudio ó á interpretación interesante.

Y, por último, en su hermoso libro titulado «*La Marina de Castilla*», el Sr. Fernández Duro, al hablar de la gigantesca empresa de Colón, dice así: «La actividad de Pin»zón organizó en breve escuadrilla en que, »*por caprichos del azar*, eran componentes »dos carabelas del puerto mismo de Palos, »fuertes y veleras, y una nao de mayor por»te, *propiedad* de su maestre Juan de la Co»sa, *tripulada* por cántabros como él, cur»tidos en la navegación del norte de Euro»pa. Los tres bajeles, en su pequeñez bus»cada, *representaban* á los de Andalucía, le»breles de los moros, á la vez que *á los de* »*las Cuatro villas, Vizcaya* y *Guipúzcoa,* »émulos de cualquier otro en Flandes como »en Venecia.» «Eran *síntesis* de la marina »castellana que, acabado el servicio de su »nación, iban á servir á la humanidad.»

IV.

«Se fletó además una nao de Cantábria fuerte y buena.»

Según todas las noticias que se tienen del período angustioso que Colón pasó en Palos organizando su pequeña armada de descubrimientos, se hizo lo que se pudo, esto es, se fletaron los barcos que se encontraron á mano. No hubo elección, ya porque no existían en aquel puerto otras naves, ya porque todo el mundo esquivaba tomar parte en una empresa considerada como absurda y de fatales consecuencias.

Conocidas son las amarguras que sufrió el insigne navegante en la preparación de su escuadrilla y las dificultades de todo género que se le presentaron, unas de oposición manifiesta, otras de resistencia pasiva, no obstante las apremiantes órdenes de los Reyes; hacíanse mal y volvían á hacerse peor las obras que requerían los dos barcos con que aquel puerto tenía obligación de servir á la Corona, embargados para el viaje; desertaban los tripulantes contratados y huían los que temían ser alistados por la fuerza; habíase formado terrible atmósfera que amenazaba destruir todas las esperanzas de Colón..... ¡Es que se trataba de los proyectos descabellados de un *extranjero* visionario que, por ambición ó por extravagante manía, pretendía arrastrar á ignorados tormentos y á horrorosa muerte á cuantos tuviesen la debilidad de seguirle! Es posible que sin los piadosos consuelos y las

animosas exhortaciones de los Franciscanos de la Rábida, el Descubridor de las Indias se hubiera entregado á la desesperación; porque, en efecto, tarea sobrehumana era la de vencer las preocupaciones de las clases inferiores, despues de haber luchado durante siete años con las de las elevadas; la de alcanzar el consentimiento del pueblo, despues de haber logrado el apoyo de la Córte. Antes, había encontrado enfrente de sí la ciencia oficial y la altivez de arriba; despues, veía obstruido su camino por la ignorancia y por el fanatismo de aquellos que eran brazos indispensables para realizar su obra.

El mérito de los Pinzones y de Juan de la Cosa estriba precisamente en la decisión con que por fin favorecieron los planes de Colón; pero no existió, lo repetimos, verdadera eleccción de buques y se alistaron los que á su alcance y disposición tuvieron los

mencionados ilustres marinos. No había tiempo ni sobraba dinero para ir de puerto en puerto examinando buques ó para encargar á Cantábria una nao fuerte y buena: acaso la llegada á las aguas de Palos, en recalada de viaje comercial al Mediterráneo, de *La Gallega*, conducida por su maestre Juan de la Cosa, fué causa de que éste se enterase al pormenor de las científicas teorías de Colón y se determinase á secundar sus proyectos, pues indudablemente poseía, como los Pinzones, conocimientos, experiencia y ánimo suficientes para comprender la verosimilitud de la empresa patrocinada por los Reyes Católicos; y así la Providencia proporcionó á Colón un buque de carga. (1.) El mismo señor Fernández Duro dice en *La Marina de Castilla*, que las tres carabelas componían, *por caprichos del azar*, la escuadrilla organizada en Palos.

Examinaremos mas adelante si *La Ga-*

llega era ó nó de Cantabria: veamos por de pronto, en pocas líneas, el grado de importancia que tienen los adjetivos «fuerte y buena:» El docto Sr. Fernández Duro no los ha estampado seguramente en oposición á los de «débiles y malas» como condiciones de las otras dos carabelas de Palos, pues en el párrafo de *La Marina de Castilla*, arriba copiado, afirma que eran fuertes y veleras; quiso indudablemente expresar que en Cantabria se construían barcos fuertes y buenos, en el sentido de tener mucha, bien curada y bien trabada madera, porque los marinos de una parte de la costa cantábrica lanzábanse denodadamente hácia el Norte y el Noroeste, en busca de las ballenas, donde tenían que luchar y chocar con la fuerza de estos mónstruos, con la constante bravura del Océano y con los flotantes y temibles témpanos de hielo que se desgajaban de la zona glacial. Mas en

la «Revista del Centenario», según hemos dicho, vemos enunciada otra idea, afirmada sin vacilación alguna, como verdad inconcusa y averiguada: la de que la nao *Santa María* fué construida «*en Cantábria expresamente para la carrera de Flandes*», esto es, para el comercio de las regiones del Norte, y por consiguiente, requería la condición de *fuerte* unida á la de *buena* que comprende las necesarias para que rindiese provecho positivo á su propietario y á los mercaderes que la fletasen; pero es de observar que estas condiciones no eran exigidas exclusivamente á los buques destinados á la carrera de Flandes, sinó también á los que hubieren de navegar por los demás mares conocidos, que en todos ellos los peligros son idénticos y frecuentes. No creemos que el Sr. Fernández Duro quiso expresar que solo en Cantabria se construían naves fuertes y buenas, y en las demás regiones es-

pañolas débiles y malas; á nosotros se nos figura que su propósito fué, por una parte, adornar, y por otra justificar indirectamente su aseveración de que *La Gallega* fué construida en Cantábria.

Este es uno de los puntos que nos proponemos analizar en nuestro trabajo. La expresada aseveración del Sr. Fernández Duro, que á primera vista aparece concluyente, en el fondo es vaga, incierta; se vé la existencia de una convicción, pero de una convicción que no descansa en fundamentos decisivos, que quizás se deriva tan solo del raciocinio, sobradamente débil, de que siendo Juan de la Cosa marino cántabro, el barco de que era maestre ó propietario *debía ser* producto de la industria de Cantábria. Si *La Gallega* hubiera sido construida en alguna de las Cuatro villas ó en alguno de los puertos vascos, noticia *necesaria* para hacer la mencionada afirmación, el Sr. Fer-

nández Duro no hubiera usado la voz genérica «Cantábria», sinó empleando la individual: «construida en Castro, en Laredo, en San Sebastian», Así que las circunstancias que contiene la carta de los Reyes Católicos, no son fundamento bastante, dice el Sr. Alcalá Galiano, para que una persona tan erudita afirme que la *Santa María* era nao construida en Cantábria expresamente para la carrera de Flandes; y añadiremos que no constando, siquiera por indicios persuasivos, que haya sido fletada en una de las villas cantábricas para formar parte de la expedición de Colón al Occidente, se nos antoja que hubiera sido muy singular su aparición en un puerto como el de Palos, tan alejado de aquella carrera, con lo cual queda desautorizado el adverbio «expresamente»; mientras que no resulta violenta, ni mucho menos, la presunción de que, dedicados muchos barcos de

Galicia al trasporte de la sardina salada, del abadejo y otros pescados curados á los puertos del Mediterráneo, tornando algunos con sal, arroz, especias, aceite, telas de seda, y demás artículos de aquel comercio, y otros en lastre buscando carga por el litoral, se ofreciera á Colón y á los Pinzones la ocasión de fletar *La Gallega* en el Puerto de Santa María ò en el mismo de Palos. (2)

V.

En materia de tanta importancia histórica y trascurridos cuatro siglos desde los sucesos que se examinan, no basta hacer determinadas afirmaciones, por grande y por merecida que sea la autoridad de los escritores que las consignen: es imprescindible presentar la correspondiente justificación, porque, como dice el P. Mariana, «la historia no pasa partida sin que le muestren quitanza.»

Al lado de la aserveración que origina los presentes comentarios no vemos las prue-

bas, ó indicios sérios por lo menos, de que los contemporáneos de Colón daban *caprichosamente* la denominación de *La Gallega* á la nave *Santa María*, ni hallamos indicada siquiera la causa de que el navío mandado por Juan de la Cosa tuviera aquel sobrenombre, ni cita, dato ó documento alguno que justifique la sospecha, siquiera, de que dicho barco fué construido en Cantábria.

Un manuscrito existente en el Archivo de Indias consigna, según el Sr. Alcalá Galiano, que Colón salió de Palos con tres carabelas, la mayor llamada *La Gallega;* en la Colección de documentos inéditos de Indias, tomo XIV, página 563, se consigna también que «de las tres naves era capitana *La Gallega;* Gonzalo Fernández de Oviedo, cuya Historia general de Indias, escrita á principios del siglo XVI, está reconocida como fuente histórica de primera importan-

cia, denomina repetidas veces *La Gallega*, en el capítulo 5.º del tomo primero, á la carabela capitana.

«Debeys saber que desde alli (Palos) prin»cipio su camino con tres caravelas, la una »e mayor de ellas llamada *La Gallega.*— »De estas tres caravelas era capitana *La* »*Gallega* en la qual yba la persona de Co»lon.—Se llamo *La Gallega*, dedicada a »Santa Maria.—Y a la entrada del Puerto »Real toco en tierra la nao capitana llama»da *La Gallega* e abriose.—E fiço hacer «un castillo quadrado a manera de palen»que con la madera de la caravela capitana »*La Gallega.*»

Diversos escritores, tanto de la época como de las subcesivas, distinguen con el mismo sobrenombre á la nave capitana; y, por último, el propio Colón dió á una isla la denominación de *La Gallega*, siendo de presumir que para ello no tuvo otro motivo que

el noble pensamiento de dedicar un recuerdo al barco en que realizó la idea que había acariciado al través de múltiples amarguras: el descubrimiento de las Indias Occidentales. En carta que dirigió á los Reyes desde Jamaica, fecha 7 de Julio de 1503, dice que «el navío *Sospechoso* había echado á la mar, por escapar, (de la tormenta) hasta la isla la *Gallega.*» La antecedente noticia es muy importante para nuestra demostración, pues Colón no debió haber dado caprichosamente aquel nombre á la mencionada isla; y repetimos bajo esta forma la consideración antes apuntada, porque creemos necesario dejar bien inculcada en el juicio de nuestros lectores, tan evidente prueba de que Gonzalo Fernández de Oviedo cumplió su obligación de historiador puntual y fiel, trasmitiendo á la posteridad el nombre «La Gallega» que vulgarmente se daba á la nave capitana de Colón al emprender su primer viaje.

VI.

¿Por qué la nave capitana de Colón se llamaba *La Gallega* á pesar de que su maestre era Juan de la Cosa? ¿Por su forma de construcción, esto es, por su corte, por sus líneas y por otras singularidades de su casco y de su arboladura? ¿Por haber sido construida en Pontevedra, en Noya, en la Coruña, en Vivero? ¿Por su historia desde que flotó en el mar? ¿Por los viajes comerciales que verificaba? ¿Por ser gallegos sus propietarios antes de adquirirla el piloto de Santoña? Por serlo los copropietarios, dado que

Juan de la Cosa no fuese su único dueño, de la misma manera que la *Santa Clara*, por pertenecer en gran parte á la familia de los Niño, tenía el sobrenombre de *La Niña?*

Estas presunciones pueden sin violencia alguna expresar la verdad histórica ó acercarse á ella y ser además suficientemente razonables para que el Sr. Fernández Duro no tuviera escrúpulo alguno en permitir, mientras no dispusiera de pruebas irrefutables, que alcanzase á la marina de Galicia un reflejo de la gloria que irradia del descubrimiento del Nuevo Mundo. Bien es verdad que el ilustre académico de la Historia no ha querido descender al estudio de la marina gallega de la Edad Media. Véase su notabilísimo libro titulado «*La Marina de Castilla*,» del cual resulta que la marina castellana de aquellos tiempos estuvo reducida á los barcos de las Cuatro villas y á los de Vizcaya y Guipúzcoa. Ligerísimas indi-

caciones con respecto á Sevilla y algún otro puerto de Andalucía; leves alusiones á uno ó dos de los de Galicia y de Asturias, es todo lo más que en su libro les concede bondadosamente. Gijón, Avilés, Vivero, Rivadeo, Coruña, Noya, Pontevedra, Bayona de Mignor, debieron presentarse ante el alto criterio del Sr. Fernández Duro como escondidas charcas donde flotaron algún dia, si acaso, míseros bateles de pescadores de caña, á pesar de constarle que en 2 de Septiembre *del año de 1343* el rey Eduardo de Inglaterra reclamó al de Castilla por los daños que en las costas y en los barcos de sus dominios hicieron varias «naos de Arribedeu, Viverro, La Croinhe, Noie, Pount Deberre e Bayeu Demyor.» Para ocasionar tales daños es de presumir que dichas naos eran tan «buenas y fuertes,» como las de Cantábria. No extrañen nuestros lectores este lenguaje, un tanto nervioso, porque sin

que seamos llorones, nos afecta que persona tan autorizada por relevantes títulos y por considerables méritos, haya preterido en su libro una parte interesante y extensa de la costa del reino de Castilla como es la de Asturias y Galicia, sobre todo después de asentar que el *glorioso fundador* de la marina castellana fué el célebre arzobispo de Santiago de Compostela, D. Diego Gelmirez, en el siglo XII.

Que el animoso prelado hubiese traido á los llamados «puertos bajos» de Galicia, desde Francia é Italia, maestros de construcción naval, demuestra que á la sazón no los había más cerca, esto es, en las Cuatro villas y demás puertos cantábricos; y sería muy lógico pensar, si no lo hubieran justificado sucesos, noticias, datos y documentos de los tiempos posteriores, que á la iniciativa del arzobispo respondió el desarrollo en Galicia de la industria de construcción de

barcos, porque no se pretenderá afirmar que habiendo instalado Gelmirez aquellos elementos de progreso en las rías bajas gallegas, su esfuerzo hubo de ser en ellas completamente estéril, resultando en cambio fecundo allí donde no existieron dichos maestros y obreros de construcción naval, esto es, un despropósito parecido al de sostener que la siembra que se hace en campo propio dá sus frutos en el del vecino.

Puesto que el arzobispo de Compostela creó tan útil industria en las villas marítimas de su señorío, en ellas fué donde debió arraigarse y florecer; y de esta manera racional puede explicarse, á nuestro juicio, el *misterio* que el Sr. Fernández Duro consigna en las siguientes palabras: «A los diez años (de la iniciativa de Gelmirez) una escuadra respetable figura ya, *sin saberse como fué formada.*»

El docto académico, que por el simple

hecho de haber sido Juan de la Cosa maestre de *La Gallega* y por el de existir comercio entre la costa del norte de España y los paises comprendidos entonces en la denominación de Flandes (3) sacó libremente la consecuencia de que aquella carabela fué construida en Cantábria para dicho comercio, bien pudo, y con verdadera lógica, ligar la iniciativa de Gelmirez á la existencia, diez años después, de una respetable armada; á no ser que se establezca el prejuicio de que en Galicia los efectos no son congruentes con sus causas, como arriba hemos insinuado. Pongamos al obispo de Burgos en lugar del arzobispo de Santiago, y seguramente el Sr. Fernández Duro adivinaría como se había formado aquella escuadra y en cuales puertos cantábricos.

¿Cómo fué formada? En gran parte, desde luego, con los elementos reunidos por dicho prelado; en los astilleros que él creó

en sus dominios, y con los mareantes, ya gallegos, ya cántabros, que debieron concurrir para tripularla. Así se instaló y desarrolló la industria de construcción naval en Galicia; así pudieron los reyes de Castilla hacer más eficaz la guerra con los moros y premiar con notables privilegios y franquicias especialísimas el auxilio que obtuvieron de los puertos gallegos; así fué despertándose la afición de los nobles de los mismos puertos y comarcas de éstos á la marina militar y así se vió en la Edad Media salir de Pontevedra almirantes como Payo Gomez Charino, Alfonso Jofre Tenorio, Alvar Paez, (4) y más tarde otros marinos famosos como Juan da Nova, Sarmiento de Gamboa, los Nodal, los almirantes Matos &.ª (5) ¡Quién sabe si la historia de la marina de Galicia reserva á dicho distinguido académico alguna sorpresa extraordinaria!

Consideraciones tan razonables parecen

invitar á una prévia averiguación, y si aquél erudito escritor hubiese querido investigar por sí ó encargando de ello á persona competente, en los archivos de los concejos y de las cofradías de los puertos gallegos, por él olvidados, noticias relativas á la historia marítima de éstos, tenemos la seguridad de que hubiera no solo incluido en *La Marina de Castilla* datos muy interesantes, sinó también suavizado con oportunas salvedades la escueta afirmación de haber sido construída en Cantábria la carabela *La Gallega*. Creemos también que no hubiera *reducido* á las Cuatro villas y puertos vascos la representación que, por su sola autoridad, adjudica á la nave capitana de Colón en el primer viaje al Occidente.

VII.

Los privilegios que gozaban varios puertos de Galicia desde antigua fecha y especialmente el de Pontevedra á consecuencia de la conquista de Sevilla en la que, según el concienzudo Riobóo, tomaron parte veintisiete naves de dicha villa y diez y siete de la de Noya, fueron elementos poderosos para que en ella se desarrollasen el comercio y la construcción naval. En el número de dichos privilegios figuraba el de que sus vecinos y mareantes podían traer libremente de cualquiera parte á los reinos de Castilla y

vender con franquicia en sus naves, esto es, sin pago de alcabalas ni de impuesto alguno, un quinto de las mercancías que condujesen, y si hubiesen de morir por mandato de justicia, se ejecutase en ellos la pena como en personas nobles. (6.)

Tan extraordinarias franquicias fueron inmediato orígen de la gran cofradía de mareantes de Pontevedra, pues se vió la necesidad de hacer constar en todo momento y en todo lugar cuales mareantes y cuales naves eran de dicha villa y podían disfrutar aquellas ventajas. Establecióse antes que la Hermandad de las villas cantábricas y mucho antes que la cofradía de San Roque de Santiago, puesto que al decretarse la festividad del Corpus Christi, 1311, ya tenía importancia suficiente para tomar esta advocación (Corpo de Deus) y encargarse del culto correspondiente, que llegó á celebrar con la mayor esplendidez.

Inscribiéronse en dicho gremio los puertos y los mareantes de la llamada costa baja de Galicia, formando una verdadera liga ó hermandad que defendía los intereses y personas que la componían, y del grado de importancia que llegó á adquirir puede juzgarse por el siguiente hecho, extractado de una ejecutoria que consta en el archivo del gremio. Habiendo impuesto el Arzobispo de Santiago, D. Alonso de Fonseca, como señor de la tierra, un derecho sobre el pescado y sobre el par de millares de sardinas, que cobró durante los años de 1472 á 1478 inclusive, promovióle pleito el gremio de mareantes en defensa de sus privilegios de tiempo inmemorial, y después de correr todos sus trámites y apelaciones, terminó en la Chancillería de Valladolid por sentencia definitiva á favor del gremio. La Mitra procuró demorar el cumplimiento del fallo que le había condenado á una indemnización de

343.649 maravedís y la correspondiente suma por costas, transigiéndose esta cuestión, derivada de la principal, por escritura de concordia celebrada en Santiago, en virtud de la cual quedó reducida aquella indemnización á 105.669 maravedís, pues los mareantes, según el texto de dicha escritura, aprobada por el Prelado, «*suspenden, quitan, remeten, é perdonan* á su Señoría» el resto de la cantidad señalada por la sentencia. Lo elevado de la suma de 343.649 maravedís, que seguramente, atendiendo á la calidad y altura de uno de los pleiteantes, no revela la verdadera recaudación obtenida en los siete años, demuestra el florecimiento increible de la pesca y de la salazón en la ría de Pontevedra á mediados del siglo XV.

No es esta ocasión adecuada para dar noticia circunstanciada y completa de tan poderoso gremio; lo haremos en otro trabajo, pero creemos oportuno indicar que, sin du-

da por descenocer su existencia, el Sr. Fernández Duro, en su citada obra *La Marina de Castilla,* se extraña de que los puertos de Galicia no hayan tenido representación en la junta celebrada en Castrourdiales para el establecimiento de la Hermandad de las villas cantábricas. No es de suponer que el erudito crítico, al manifestar su extrañeza, ha querido expresar que Castrourdiales era en aquellos tiempos cabeza de la costa comprendida entre la desembocadura del río Miño y la del Behovia y que todos los puertos de ella debieron acudir con afán á inscribirse en el gremio que se creaba; y no lo suponemos, porque no había entonces capital ó capitales oficiales de jurisdiciones marítimas, ni en el terreno de la realidad disfrutaba aquella villa cantábrica superioridad señalada ó evidente con respecto á gran parte de las demás, aunque, en efecto, fuese importante y rica, ni la instalación de

la hermandad era cosa nueva para las que, como Pontevedra, ya disfrutaban los beneficios de la asociación y de privilegios no concedidos á ninguna otra.

VIII.

Era tambien muy importante en Pontevedra la cofradía de San Juan Bautista, formada por los carpinteros de mar y de tierra. Poseía grandes propiedades territoriales y en el primer tercio del siglo XV constituyó muchos foros y censos; según el cartulario de 1431 á 1562, sus vicarios y procuradores podían *penorar* (embargar) á los deudores por pensiones, fueros y anales *sin intervención* de los jueces y alcaldes, facultad que se extendía á «quitar las

puertas de las casas (penetrar en el domicilio) por dineros y heredades.»

Los constructores de barcos y carpinteros de mar que la constituían en gran parte, disfrutaban desde tiempo inmemorial la franquicia de no satisfacer alcabalas ni impuesto alguno por la madera, clavazon y brea, ni por razón de «empreytada e traballo das suas maos e personas» ni por hacer «*navíos, naves, barcas, baixeles, carabelas, pinazas, barcos, e batcels e todas e quaesquier fustas mayores e menores* para marear aunque las fiçesen e labrasen a cote o a jornal o en qualquier manera ena dita villa de pontevedra» segun sentencia del arzobispo de Santiago, Don Rodrigo de Luna, fecha 8 de Junio de 1456, en el pleito de la cofradía de mareantes (á que también pertenecían los constructores de barcos y los obreros correspondientes) con Miguel Ferrandez arrendador de las alcabalas de

los *navíos* de Pontevedra en el año de 1449. (7.)

Estos y otros privilegios, repetimos, dieron notable impulso á la industria de construcción naval, que resultaba en Pontevedra menos costosa que en otras partes, y acrecentaron su población y su comercio; para demostrarlo, bastará que apuntemos las siguientes noticias:

Apoderado de la villa, en 1476, el famoso Madruga, Don Pedro Alvarez de Sotomayor, conde de Camiña, el arzobispo de Santiago, para recuperarla, tras la inútil tentativa anterior realizada con el auxilio de la armada de Don Ladrón de Guevara, pidió al cabildo de su catedral veinte mil maravedís pares de blancas y organizó una legión de «maravillosas doscientas lanzas, dice Vasco de Aponte, y cinco mil peones, buenos hombres»; pero no logró tomar la villa, y habiendo sido derrotado por el de Cami-

ña, tuvo que levantar seguidamente el cerco y huir con el conde de Monterrey que le acompañara en la empresa. Por cierto que el Sr. Murguía, en su libro *Galicia,* ha padecido la equivocación de rebajar el mencionado auxilio del cabildo á dos mil maravedís y los cinco mil peones á quinientos, á pesar de haber tomado separadamente las citas; la primera, de la obra del docto Sr. Lopez Ferreiro, «Galicia en el último tercio del siglo XV» en cuyo primer tomo, página 177, se inserta el documento relativo á los veinte mil y no dos mil maravedís; y la segunda, del mismo Sr. Lopez Ferreiro y de la crónica de Vasco de Aponte, que escriben «cinco mil peones» y no quinientos; como que el conde de Camiña disponía, dentro de Pontevedra, de dos mil.

Estas cifras patentizan la importancia de un pueblo que á mediados del siglo XV, como consta en el Libro del Concejo, ya tenía

Lonja (8) y calles de Platería nueva y de Platería vieja.

Otro dato especial revela el grado de progreso á que la villa había llegado al finalizar la Edad Media; dato que siempre fué considerado como signo indudable de la riqueza y de la cultura de un pueblo, cual es la existencia de un hospital para *lazarados* y otro para pobres, titulado también de «Corpo de Deus», engrandecido á principios del siglo XV por la caritativa vecina Teresa Perez Fiota. ¡Cuántas poblaciones á las cuales se pretende adjudicar, con los más leves fundamentos, lauros y glorias fantásticas, no pueden exhibir el elocuente dato de haber sostenido un establecimiento de beneficencia en la época de su supuesta grandeza!

En el siglo XVI, los canónigos visitadores del arzobispado de Santiago llaman á Pontevedra el «mayor lugar de Galicia, y con razón, puesto que contaba más de siete

mil vecinos; el licenciado Molina, malagueño, ensalza el comercio é industria del mar de la «gran villa de las primeras del reino»; y Ambrosio de Morales la denomina «lugar grande y rico con más naranjos y arrayanes que Córdoba.» Ya en el siglo XIV el cronista francés Froissart la distinguía con el dictado de «bonne ville.»

Como señal indudable en todos tiempos de la abundancia de recursos para la vida y de la prosperidad de un pueblo, Pontevedra presenta la existencia en ella y en sus cercanías de varios monasterios poseedores de grandes bienes terrenales: el de Santa Clara, en que profesaban las damas de la nobleza de Galicia y aun de Castilla; los de Santo Domingo y de San Francisco, que sostenían estudios de Teología y de Filosofía; y los de Lerez y Poyo con iguales estudios y antiquísimas mercedes de los reyes. De estas dos comunidades eran respectivamente

abades perpétuos, á principios del siglo XVI el noble romano Príncipe de Monfiore y Don Juan de Vibena, Cardenal de Santa María in Pórtici. Muy cerca también de Pontevedra alzábanse el Real monasterio de San Pedro de Tenorio, el de Santa María de Armentera, el de San Fructuoso de Tambo y el de monjas de Tomeza; todos ellos en una comarca de poco más de una legua de rádio.

No debemos olvidar la industria de fabricación de armas, también muy floreciente en Pontevedra. En sus *armarías* no solo se labraban aquellos famosos escudos de que habla la ordenanza de Tarazona, dada por los Reyes Católicos é incluida en la Nueva Recopilación, sinó también ballestas, virotes, dardos, lanzas, adargas, espadas, puñales, cuchillos y quizás aquellas corazas y armas de fuego que tanta superioridad dieron al célebre conde de Camiña. Tenemos va-

rios contratos de aprendizaje del oficio de la *armaría* y antes del año 1440 aparecen como maestros Ruy de Nantes, Pedro Velasco, Diego Yans, Fernando Gotierrez Sobreferro y otros, vicarios de la cofradía de San Nicolás, formada por armeros, cuchilleros y herreros. La fama de los escudos de Pontevedra, oficialmente reconocida por los Reyes Católicos, nos sugiere la conjetura de que tal vez no hubo solución de continuidad en la vida de dicha población desde remotos tiempos y que los escudos galaicos que Silio Itálico alaba al describir las legiones de Anibal, procedían de Pontevedra y de la comarca que es su vecina inmediata por el Oriente, que comprende la tierra de Tenorio y de Cotovad, denominada por los romanos país de los *escutarios,* de que habla el cronicón Iriense á propósito de los límites de la diócesis de Iria Flavia. Creemos que el nombre de *escutarios* no significa-

ba la clase ó calidad de *escuderos* como supone algún escritor, sinó de fabricantes de escudos, pues no debe prescindirse de que el de *Tenorio* viene de *Tanoiras, Tenerías,* según demuestra el P. Sarmiento; y muy sabido es que en dichas armas defensivas se empleaban antiguamente los cueros con mayor ó menor armazón metálica. A nuestro juicio, ambas ideas justifican la interpretación que damos á la palabra *escutarios* y la creencia de que la fabricación de escudos, juntamente con la de otros artefactos de defensa y de ataque, se mantuvo sin interrupción en Pontevedra: lo cierto es que en cualquiera sitio en que se remueve el suelo de la villa se encuentran con frecuencia multitud de escorias que acusan antiguas forjas. No es aventurado presumir que los reyes de la reconquista se proveían de armas en sus talleres.

Esta industria continuó ejerciéndose y

prosperando hasta el año de 1719 en que los ingleses incendiaron la maestranza; algunas de las bombas reventaron sobre el templo de Santo Domingo, causando su ruina, según manifestación escrita hecha al ayuntamiento, en solicitud de ciertos auxilios, por el Prior de aquel Monasterio. (Archivo municipal.)

Por último, la importancia del movimiento de su puerto puede calcularse también por el hecho de existir todavía, aunque ruinosos en gran parte, veintiseis muelles, de los cuales son los más antiguos ocho ó nueve que miden diez y seis á veinticinco metros de largo por doce á cuarenta de ancho, con sus correspondientes graderías al frente. Construíanse los barcos en los ámplios espacios que dichos muelles dejan en la ribera y aún no hace muchos años que presenciamos la botadura de una gallarda corbeta, postrer aliento de aquella flore-

ciente industria creada en el siglo XII por el arzobispo Gelmirez: de los astilleros apenas queda rastro.

Nada puede ofrecer aspecto más desconsolador que esta desierta ribera, ni sugerir ideas mas tristes que la contemplación de sus ruinas, sobre todo á las horas en que la pleamar dibuja la línea de sus descoyuntados y corroidos muelles: la hermosura singular del paisaje no logra desterrar del ánimo la dolorosa impresión que causa la muda elocuencia de aquellos restos, testimonio irrefutable de grandezas desvanecidas. Al evocar lo pasado, surgen en rápida visión las naves entrando y saliendo del puerto; los peirados ó muelles rebosando en movimiento de mercancías, marineros y mercaderes; los astilleros mezclando el martilleo de sus obreros con el canto de los mareantes al levar ancla ó al cargar las velas, y los bateles de las embarcaciones cruzando en

todos sentidos las siempre apacibles aguas de la mágica ensenada..... El tiempo continúa su serena y misteriosa marcha: acaso el silencio que allí impera será reemplazado en breve por nueva y fecunda agitación de las modernas industrias que ya asoman sus altas chimeneas, sus potentes grúas y sus acerados carriles por las poéticas márgenes del rio, (9) con cuyo motivo empiezan á surcar sus aguas algunos buques. Dichas industrias traerán otras; los primeros pasos, que son los mas difíciles, están dados, para honra de su iniciador, con verdadera intrepidez. Si Pontevedra se convence de que la *asociaciòn, la ciencia y la voluntad* son fecundas fuentes de renacimiento, no tardará en recobrar su prosperidad de otros tiempos.

IX.

Apoyados en algunos de los antecedentes expuestos, sin esforzar la imaginación y sin dejarnos arrastrar por la fantasía, podriamos afirmar que en Pontevedra existía uno de los mas importantes astilleros de Castilla en la Edad Media; pero basta al objeto del presente libro haber demostrado que hácia la segunda mitad del siglo XV se hallaba floreciente en dicha villa la industria de construcción naval, porque de ello puede deducirse, sin apurar el raciocinio, que

la nave *Santa María* llevaba el segundo nombre de *La Gallega* á consecuencia de haber sido construida en un puerto tan importante de la costa de Galicia, de la misma manera que, según el Sr. Asensio en su libro «*Cristóbal Colón*», á la carabela *Santa Cruz* construida en 1496 en la Isabela (Isla Española) «vulgarmente dieron en llamar *La India, por haberse allí construido.*» (10)

Era costumbre en aquella época, y siguió siéndolo por mucho tiempo, según los señores Alcalá Galiano y Capmani, dar á los buques dos nombres, uno el vulgar con que comunmente se les designaba, y otro por devoción á algún santo ó santa en el acto de bendecirlas; la carabela *Niña* se llamaba legalmente *Santa Clara*, y el de *La Gallega* era sin duda alguna el nombre vulgar de la *Santa María*.

El Padre Sarmiento, que jamás hizo afirmación alguna que no fuera resultado de es-

tudios concienzudos y de noticias ó datos seguros, dice que es verosímil que la carabela *La Gallega* se hubiese labrado en los astilleros de Pontevedra, esto es, en el Arrabal ó Pescadería de la villa y que fuese dedicada á Santa María la Grande, «que es la parroquia de todos los marineros en parroquia separada,» de cuya manera el ilustre sábio vino á corroborar estas palabras del historiador Fernández de Oviedo, ya copiadas; «Se llamó *La Gallega*, dedicada á Santa María.» Más el Sr. Murguía, en su hermoso libro *Galicia*, después de consignar esta opinión del erudito benedictino, le aplica distraidamente y sin necesidad alguna, la palmeta con que corrige (nosotros carecemos de autoridad para decir si justa ó injustamente) á Strabon, á Plinio, á Pomponio Mela y á otros historiadores y escritores antiguos y modernos, lanzando apresuradamente la siguiente rectificación: «No lo creemos. El es-

tar dedicada á la Vírgen no es razón; ni un solo puerto de Galicia deja de tenerle dedicada su primera y principal iglesia parroquial.» Decimos que le rectifica distraidamente, porque de las palabras del P. Sarmiento no se deduce que intente, siquiera, afirmar que el hecho de haber sido dedicada á Santa María la nave capitana de Colón demuestre que ha sido construida en Pontevedra; y añadimos *sin necesidad alguna,* porque ni de cerca ni de lejos vemos que la cita y rectificación del Sr. Murguía, sirvan para apoyar ó para aclarar el texto, pues el historiador gallego dice en éste que «da fé de su *naciente* industria, á mediados de la décima quinta centuria, el hecho de que en sus muelles se fabricaban las pequeñas embarcaciones del tiempo.» Como se vé resulta que la rectificación de lo dicho por el P. Sarmiento, más bien destruye que confirma la aseveración del texto; pero no he-

mos de hacer hincapié en este detalle y aprovecharemos la oportunidad para rectificar á nuestra vez lo dicho por el Sr. Murguía.

La construcción naval no era en Pontevedra industria naciente á mediados del siglo XV, sinó arraigada *de antiguo*. Lo prueba la confirmación del privilegio de exención del impuesto de *la galea* por D. Alfonso XI en Toro á 22 de Agosto de 1316, que citamos en la nota núm. 4, pues se refiere al hecho de que el rey D. Sancho dispuso que la galera construida en Pontevedra para pagar, por fuerza mayor, dicho impuesto, no saliera de su puerto y se *pudriera* en él: de modo que en el siglo XIII se *construían* galeras en la expresada villa. Demuéstralo también la sentencia del arzobispo D. Rodrigo de Luna, ya citada, fechada en 1456, en la que se enumeran todas las embarcaciones *mayores* y *menores* que entonces se fabricaban en

la mencionada villa. Esta fabricación no se verificaba en los muelles, sinó en los sitios de la ribera apropiados al caso por la inclinación del terreno y por otras condiciones; los muelles ó *peirados* (algunos con cubierta y entrada especial, esto es, no libre) eran necesarios para el desahogado movimiento del tráfico mercantil, (11.) más importante en Pontevedra que en ningún otro puerto de Galicia; y claro es que con dicho tráfico habría de caminar paralela la industria de construcción naval. Las afirmaciones sobre puntos históricos deben ser acompañadas, insistimos en decirlo, de las correspondientes pruebas: la autoridad literaria no es suficiente para dar á los pueblos patentes de mayor ó menor importancia en este ó en otro sentido.

Rogando á los lectores que nos perdonen la anterior digresión y volviendo al punto que examinábamos, diremos que el sábio

P. Sarmiento tenía plena conciencia de cuanto decía, y lo que dice se reduce á «que es verosímil se fabricase en Pontevedra la carabela *La Gallega* y se dedicase á Santa María», que se nos figura una cosa completamente distinta de la que supone el comentario del Sr. Murguía. (12)

La opinión del P. Sarmiento es sumamente valiosa; nosotros le damos toda la autoridad que universalmente merecen cuantos juicios ha emitido el insigne fraile de San Martin de Madrid, y no terminaremos este capítulo sin recordar su aseveración relativa á que el más antiguo faro de Galicia, el de la Lanzada, cuyos restos de especial contextura betuminosa revelan su construcción por los fenicios, designaba exclusivamente á los navegantes la entrada de la ría de Pontevedra, dato interesante para patentizar la importancia que tenía en remotas edades, quizás por hallarse situada en su fon-

do (como opina también el ilustre P. Fita) la ciudad de Lambriaca, cuya resistencia á las legiones de Décio Junio Bruto le dió señalado puesto en la historía.

X.

Al llegar á este punto de nuestra tarea, creemos que ya es ocasión de presentar una prueba decisiva para aclarar la cuestión que ventilamos.

En nuestro afán de recojer por doquiera documentos antiguos de toda clase, secundando dentro de nuestra modesta esfera las útiles, nobles y patrióticas labores de la Sociedad Arqueológica de Pontevedra, presidida por nuestro docto, activo y querido

amigo Don Casto Sampedro, digna por todos conceptos de la consideraciòn que disfruta y de ser protegida por el país, por las entidades oficiales de toda clase y por las personas ilustradas, (13.) hemos logrado reunir diversos instrumentos del siglo XV. Algunos son escrituras en pergamino y en papel, completamente formalizadas; otros pertenecen á minutarios notariales con todas las condiciones apetecibles de autenticidad en esta clase de documentos, por el papel, por la redacción, por la letra, por la tinta y por esas otras particularidades que solo el prolongado trascurso del tiempo imprime en los objetos.

La escritura que á continuación copiamos, manchada en varios sitios y deteriorada en alguno de sus bordes, pero sin que ninguna de estas circunstancias perjudique á lo esencial del documento, ni dificulte la lectura y apreciación de sus términos, encic-

rra á nuestro juicio un valor inestimable para la historia.

La primera página de la primera hoja contiene la mayor y última parte de un contrato de censo anual que hace García Day, mareante, por valor de nueve maravedís viejos, blanca en tres dineros, á favor de «dita cofradía e cofrades dela»: creemos que se trata de la de San Juan Bautista ó de la de Santa Catalina. Comienza la segunda página de la misma hoja con un breve apunte de préstamo que Constanza Alfonso facilita á Alfonso Alvariño: su letra es igual á la del contrato anterior. Sigue, en la misma letra, un recibo de la manda que en su testamento había dejado María García á su padre *García Ruiz da Correaría;* subrayamos este detalle para fijar en él la atención de nuestros lectores. Al final de cada una de estas escrituras figuran los testigos asistentes á cada acto. Y á continuación se encuentra el si-

guiente contrato, escrito por la misma mano que los precedentes.

«Año de lxxxuij | cinco dias do dito mes «de Julljo | St (Sabean todos) q eu luis mns «(Mendez, Martinez ó Muñiz) mercader be- «siño da villa de pontvedra q soo presente «en nom de afon vaasqs mercader besiño da «villa de aveiro do regno de portogal *aña-* «*dell* (?) dos bes (la segunda sílaba no se lée «á causa de un borron de tinta) de caualo | «(¿bestas de cabalo?) do q[l] dto a[o] bs | eu ey «poder pra faser e outorgar esto aqui adeant «contenido p hna carta de poder firmada do «nom e signal dė jua colaço cabellan (¿cham- «belan?) da dita villa de aveiro polo señor «Infante | do q[l] dta ca de pder o tenor atal «he | (Sigue un espacio de cuatro líneas en blanco, con que termina esta página: empieza la primera plana de la segunda hoja con otro espacio de ocho ó nueve líneas, tam-

bién en blanco, en donde habría de insertarse la carta de poder.) «por ende en nom do «dito a° vaasqs po el e po vertude da dta «carta de pder Afreto de vos ferna cervyño «besiño da dta villa o boso nabio | q deus «salue q dise por nom sta m (Santa María) «o q¹ agora esta a o porto da pont da dta «villa de pontvedra pa q plasendo a deus «o d° a° vaasqs ¦ carrege o d° navio de sal «en o prto da dta villa de a veiro | pa a dta «villa de pontvedra ou pa a villa de pdron | «o q¹ nabio deue de aqui de partir a tomar «a dta carrega doje este dia ata quise dias «logo siguentes dando lle dous qo desevarjen «e do dia que arribare a o dto prto de avei«ro ata cinco dias siguentes o d° navyo de«ue de ser cargado do dto sal e deue de par«tir co a boa bentura do prmo (primero) «tpo (tempo) q lle deus de e vyr tato a vian «(¿Viana do Castelo?) como a o prto de mor

«(Bayona de Mignor?) e ende pousar ancla
«e estar dous dias siguentes e en estos dtos
«dous dias o d° a° vs deue dar deuysa (di-
«visa) se o dto navio yra descarregar o dto
«sal en dta villa de pontevedra (ou) se yra
«descarregar a a dta villa de pdron | e do
«dia q o dto navio la g (ininteligible: ¿la
«Gallega?) arribare a cada hũna das dtas vi-
«llas a a sua descarrega ata oyto dias o di-
«to nabio deue ser descargado do.............
«e vos o d° m^e (dito maestre) pago de voso
«frete conuen a saber o frete q auedes de
«auer de cada leiro (?)............ qo d° navio
«trouxer por frete e seuo e crauos e..........
« | e caabres tresentos e des mrs de mone-
«da vella contando a branqa en tres dine-
«ros | .... e alamajas (¿almácigas?) e
«alaman (?) grande e petite sean sobre o d°
«mercader sopna (so pena) v U ⁀ (cinco
«mil maravedis.) ts (testigos) Ruy g°s (Go-

«tierrez) carpentero f o lops (Fernando Lo-
«pez) alfayate | .... (Carcomido el papel en la esquina inferior, pero viéndose trazos superiores de letras) «*de foroda* e *g*[c] «*Rujs* m[rs] e outros | (de Foronda y García Ruiz mareantes y otros.) Por los bordes lateral y superior de un borrón de tinta salen claramente, como en otras escrituras, los trazos de fta (feita, hecha) con parte de un signo ó rúbrica. Los puntos suspensivos indlcan palabras que no hemos podido leer ó descifrar: este documento no contiene raspaduras ni enmiendas, y para inteligencia de nuestros lectores en cuanto al *puerto de la puente*, diremos que el de Pontevedra tenía tiene fondeaderos para buques mayores; el de la Puente, el de la Barca y el de los Buraces, hoy de la Corbaceiras. A dichos fondeaderos se les llamaba *puertos:* actualmente están cási cegados.

XI.

El navío *Santa María*, á que se refiere el anterior contrato de flete, ¿era la nao capitana de Colón en su primer viaje de descubrimientos? Acaso nos impulse la alucinación, pero no vacilamos en responder afirmativamente.

Nao, navío, nave y bajel son voces genéricas que se usaban indistintamente en el siglo XV; la primera, sin embargo, expresaba á la vez mayor capacidad que la ordinaria ó corriente en buques de una misma forma y ar-

boladura; y por esta razón, como lo han demostrado varios eruditos críticos, á la carabela *La Gallega*, se le llama con frecuencia *nao* con relación á la *Pinta* y á la *Niña;* en la denominación genérica vulgar de *navíos* eran incluidos todos los barcos, naos, pinazas, carabelas, barcas y fustas mayores y menores que hacían la guerra ó el comercio. *Navíos* llaman Herrera y otros historiadores, diversas veces, á las tres carabelas de Colón; en las instrucciones y cartas reales de la época también se usa la misma voz genérica; y vemos en varios documentos, relativos al puerto de Pontevedra, citar «las alcabalas de los navíos», el «seguro que el concejo hacía de los navíos y de las mercancías» (14) «la armada de navíos de Gonzalo Correa», el «navío de Gonzalo de Camoens», al que tambien se le llama carabela, «el navío Santa María del Camino» llamado asimismo pinaza, la barca «San Salvador,

la naao de Alvaro Lopez» y otras embarcaciones, á las que se daba á la vez el nombre de *navíos*, empleándose el de naves y el de bajeles en lenguaje más culto. No hay, pues, reparo alguno que oponer respecto al hecho de que á la *Santa María* se le llame *navío* en el contrato copiado.

Trátase en dicho documento de un buque de carga, y lo era también la carabela *La Gallega*, como lo asegura Pedro Mártir de Angleria, contemporáneo de Colón, en sus *Ocho décadas*, libro primero, que al hablar de los tres barcos del primer viaje al Occidente dice: «*tria navigia: unum onerarium caveatum, alia duo mercatoria levia sine caveis*,» esto es, la una de carga con gavias, otras dos mercantes, ligeras y sin gavias, (cofas actualmente, según el Sr. Alcalá Galiano.) (15.)

Ninguna de estas circunstancias y la de haberse hecho el contrato en el año de

1489, tan próximo al que constituye una de las fechas más memorables de la Historia, bastarían para sugerirnos la convicción de que el navío *Santa María*, fletado en Pontevedra por el mercader de Aveiro, era la misma nao *La Gallega* de Colón, si el documento de que se trata no exhibiese un detalle muy favorable á nuestro criterio. En él aparecen como testigos del flete dos *mareantes*, uno apellidado *de Foronda*, sin nombre á causa del deterioro del papel, y otro llamado *García Ruiz*, quienes, á nuestro juicio, son los mismos García Ruiz y Pedro de Foronda que respectivamente figuran en la relación de tripulantes de *La Gallega* y en la lista de desventurados que, al mando de Diego de Arana, quedaron en la Isla Española al regresar Colón de su primer viaje y fueron asesinados por los indígenas. (16.)

Es posible que hayan sido distintas perso-

nas; pero no es de presumir, dado que unos y otros eran marineros, que se trata de una embarcación con el nombre de *Santa María,* fletada tres años antes del descubrimiento del Nuevo Mundo, en un puerto de Galicia que florecía en la construcción de naves, y que, por otra parte, se trata también de la que fué capitana de Colón, cuyo nombre de bendición era *Santa María* y el vulgar *La Gallega*. No es probable, por lo tanto, que estas circunstancias sean meras coincidencias. Es verdad que el nombre y apellido de García Ruiz, juntos en una misma persona, eran muy comunes en aquellos tiempos, demostrándolo el recibo de manda testamentaria que precede al contrato que examinamos, en que aparece un García Ruiz da *Correaría* (calle de Pontevedra) que nosotros suponemos diverso del marinero testigo del flete (pues la indicación de la calle ó barrio servía para distinguir á indi-

viduos de iguales nombres, pero acompañándole un Foronda, apellido nada vulgar, y constando ambos en las listas antes mencionadas, la cuestión cambia de aspecto y no es aventurado ni caprichoso dar á este detalle la interpretación que desde luego le damos.

El Pedro de Foronda que formó en el destacamento sacrificado por los indios, aparece en la lista citada sin indicación del pueblo de su naturaleza, y hay que notar la circunstancia de que, á más de figurar un Foronda en el contrato de flete, figura también en el acta del concejo de Pontevedra, reunido á 16 de Abril de 1437, entre otras personas, un Ruy da Fronda; y no es preciso gran esfuerzo para admitir que este apellido y el de Foronda son uno mismo, demostrándose así su existencia en la mencionada villa. (17)

García Ruiz figura en la relación de tri-

pulantes de la carabela *Santa María (La Gallega)* en esta forma: «García Ruiz, de Santoña». Parece que ya no es posible hacer objeción alguna, pues nada más sencillo que siendo Juan de la Cosa natural de aquella villa, le acompañara algún marinero paisano suyo, por más que el piloto de Santoña hacía mucho tiempo que se había alejado de su pueblo y se hallaba avecindado en Puerto de Santa María: sabido es que la vecindad no se adquiría de cualquiera manera. Más revisando dicha relación de tripulantes de *La Gallega,* apercibimos un error de importancia por cierto, y es el siguiente: aparece en aquella relación un «Pedro de Villa, *de Santoña*» que en otro documento de la época, irrefutable, nada menos que el Diario de navegación de Colón, se dice ser de Puerto de Santa María. Cuando al regresar del primer viaje el ínclito Descubridor del Nuevo Mundo y los tripulantes de la ca-

rabela *Niña* (Santa Clara), se vieron en inminente peligro de naufragar, elevaron sus ojos al Cielo y ofrecieron echar á la suerte tres romeros; dos de ellos habrían de ir en peregrinación á Nuestra Señora de Guadalupe, en Extremadura, y á Nuestra Señora de Loreto en Ancona, Italia; el tercero habría de velar una noche en Santa Clara de Moguer. Echadas las suertes, tocó el primer voto y el último á Colón; el segundo á «*Pedro de Villa, marinero del Puerto de Santa María y el Almirante le prometió de le dar dinero para las costas del camino* » Es de creer que el error está en la lista de la tripulación de *La Gallega,* que es un documento muy moderno, y no en el Diario de navegación citado; y ahora bien ¿no pudo padecerse igual equivocación al señalar también la naturaleza de Santoña á García Ruiz? Porque hay que tener en cuenta que los manuscritos ordinarios ó corrientes del

siglo XV son muy difíciles de traducir, sobre todo en lo que toca á nombres de personas y de pueblos, para los cuales se usaban generalmente por los oficinistas y curiales de la época abreviaturas singulares, casi indescifrables.

Después de todo, haya habido error ó no en la confección de la lista de que se trata, para esclarecer si el navío *Santa María* fletado en Pontevedra por un mercader de Aveiro en 1489, es la nao *La Gallega* capitana de Colón, el hecho de haber presenciado el contrato de flete un Foronda y un García Ruiz, fuese de Santoña, fuese de Pontevedra, reviste verdadera importancia; nada más frecuente que al cambiar un buque de *amo* y *señor*, como entonces se decía, ó de maestre, continuen alguno ó algunos marineros perteneciendo á su tripulación y esto pudo haber sucedido al encargarse Juan de la Cosa de *La Santa María*, en Pon-

tevedra ó en otro puerto, ya como propietario ó copropietario, ya como capitán ó maestre, y pudo suceder también que dichos mareantes, con posterioridad al acto de ser testigos del flete, hubiesen entrado á formar parte de la expresada tripulación.

Hay que añadir á las anteriores consideraciones las siguientes. Vemos entre los tripulantes de la *Pinta* á un Juan de Sevilla, de quien no se indica pueblo de naturaleza, por desconocerse ó quizás por haberse conceptuado su apellido como dato elocuente, raciocinio que en verdad no tiene sólido fundamento. En el Libro del concejo de Pontevedra que empieza en 1437 y termina en 1463, aparecen desde 1438 varios Juan de Sevilla; uno como alcalde ordinario y luego como procurador de dicho concejo, otro como alcabalero y otro como mareante, alguno de ellos como testigo, repitiéndose el nombre y apellido con mucha frecuencia.

¿Habrá pertenecido á alguna de estas familias *Sevilla* el marinero de la *Pinta*, por haber pasado á ella, en el arreglo de las tripulaciones, si lo hubo, desde la *Santa María* ó *La Gallega?*

Análoga sospecha nos inspira la circunstancia de llamarse Cristóbal García Sarmiento (18) el piloto de la *Pinta*, apellidos que en aquella época, y aún hoy, formaban uno solo nada vulgar y muy notorio á la sazón en la comarca de la actual provincia de Pontevedra comprendida entre el curso bajo del río Miño y el río Lerez, así como en dicha villa. Los García Sarmiento, señores del castillo de Sobroso, después condes de Salvatierra y de Gondomar, poseían propiedades territoriales en el interior y en la costa de que era puerto principal el de Bayona de Mignor; una de sus ramas se había unido tiempo atrás á la familia de los Sotomayor, de las más ilustres de Galicia, por el casa-

miento de Fernan García Sarmiento con D.ª María Paez Charino, (tercera hija del almirante Payo Gomez Charino) sepultados en la iglesia de Bembibre. Poseían capilla y enterramientos en la del Monasterio de San Francisco de Pontevedra; uno de los individuos de la misma, que el Sr. Lopez Ferreiro escribe García Xarmiento, fué prisionero del Conde de Camiña en el siglo XV, y otro, á principios del XVI, árbitro nombrado por los concejos de Pontevedra y de Portonovo para dirimir la cuestión que ventilaban sobre uso de los *cercos de mar*. (Enormes aparatos de pesca.) Posible es, y muy probable, que un segundon de dicha familia hubiese abrazado la profesión de marino y que, por conocer prácticamente aquella parte del Occéano, hubiese dirigido la proa de la *Pinta*, en el viaje de regreso y pasada la borrasca, al citado puerto de Bayona, en el cual fondeó, ¿Habría sido piloto de *La Ga-*

llega antes de que esta carabela formase parte de la expedición al Occidente? Nuestra presunción no tiene nada de extravagante; por el contrario, su fundamento es racional, y creemos que puede admitirse mientras no vengan nuevos datos á destruirla.

Por último, haremos constar que tenemos el evidente recuerdo de haber leido que el criado de Colón en su primer viaje era natural de Galicia, pero nuestros esfuerzos para comprobar este recuerdo y atestiguarlo con la cita correspondiente, han sido inútiles, ya por haber trascurrido varios años desde que hemos visto la noticia en letras de molde, ya por ser muy extensa la colección de libros, folletos y artículos periodísticos dedicada á la vida del revelador del Nuevo Mundo y á su glorioso descubrimiento. Despertóse en nuestra memoria al reparar que figura, como criado de Colón,

en la mencionada lista de tripulantes, un Diego de *Salcedo*, en quien concurre la circunstancia de apellidarse con el nombre de una parroquia limítrofe de Pontevedra y ribereña de su ría; y por mas que lo antedicho es simple conjetura, no hemos vacilado en apuntarla, porque tratándose de la aclaración de remotos sucesos, el mas insignificante detalle puede producir la luz.

Formaron, pues, en nuestro concepto, parte de las tripulaciones que acompañaron á Colón á la realización de su memorable empresa, los gallegos Cristóbal García Sarmiento, Pedro de Foronda, Juan de Sevilla, Diego de Salcedo, García Ruiz probablemente, y quizás habrán tenido la misma naturaleza algunos indivíduos de los que figuran en las listas sin indicación de su pueblo natal, pues de ser hijos de Andalucía, como la mayor parte de los tripulantes de las carabelas, hubiera sido también mas conocida

su procedencia y puntualizada en los documentos de la época. De manera que, á mas de nuestra legítima satisfacción en consignar aquellos nombres unidos al glorioso descubrimiento de las Indias de España, nos parece que dejamos demostrada en parte la inconveniencia de que se estampen, en libros dedicados á exclarecer la historia, afirmaciones aventuradas y de ellas se deriven pretericiones injustas.

XII.

Llegamos ahora al exámen de otro interesante punto; el relativo á que la carta de los Reyes Católicos, demuestre que Juan de la Cosa era *propietario* de «*la Gallega.*»

A nuestro juicio, no lo prueba plenamente ni mucho menos. Hasta los tiempos modernos, en que los correos primero y el telégrafo después, pusieron á las compañías ó á las personas que eran *amos y señores* de las embarcaciones, en fácil y frecuente comunicación con los maestres, capitanes ó patro-

nes que las gobernaban, estos tuvieron facultades generales y asumieron, digámoslo así, la propiedad del buque de su mando, á fin de que en toda ocasión pudiesen obtener ó aprovechar las ventajas que las circunstancias les ofreciesen, ya en lo referente al comercio, esto es, á los fletes y trasportes, ya cuando las averías ó el estado de los barcos imponían gastos de reparación ó la venta de los mismos. La buena fé era en el siglo XV una condición muy general en las relaciones sociales y en los negocios; pero á mayor abundamiento y con gran frecuencia, los maestres de navíos tenían en la propiedad de ellos una parte más ó menos importante, que en cierta manera garantizaba á los demás copropietarios el buen gobierno de las naves; y aunque así no fuese, los últimos tenían que entregarse siempre á aquella buena fé y á la honradez de dichos maestres, que en todos lu-

gares ostentaban *la absoluta representación* de los dueños, aunque no poseyesen parte en los buques y, con mayor motivo, en el caso de poseerla; así vemos que en los documentos, en los libros y en el lenguaje se decía, y hoy aun se emplea una forma equivalente, *vuestra nao, vuestra carabela, voso navio, vosa barca, vosa pinaza*, &ª, de cuya manera se abreviaban las frases de «la nao, la carabela, el navío, la barca, la pinaza de que sois maestre ó capitan.» Que esta interpretación se halla dentro de la verdad ó se acerca mucho á ella, lo demuestra el mismo contrato de flete del navío «*Santa María*», antes copiado, puesto que empieza diciendo: «afreto de vos fernan cerviño besiño da dita villa o *boso navío*» y luego: «o dito navío debe ser descargado do dito sal e *vos o dito maestre* pago de voso frete.» En buena lógica, no debe deducirse de dichas frases que Fernan Cerviño era

propietario del barco de que aparece como maestre, que no es suficiente para ello el pronombre *voso* aplicado al sustantivo *navío*.

La expresada orden de los Reyes ofrece la especialidad de haber sido expontánea, es decir, de no haberla precedido gestión oficial de Juan de la Cosa, porque en este caso, y dado el estilo formalista y *machacon* de los documentos de aquella época, se hubiera referido seguramente á la demanda ó súplica del piloto de Santoña: lo prueba también la circunstancia de la vaguedad ó indeterminación con que se halla redactada la carta real. «En nuestro servicio e nuestro mandado fuistes por maestre de *una* nao vuestra.» No parece sinó que los oficinistas reales ignoraban cual nao era la perdida y que no tenían á la vista una demanda, súplica ó instancia, que hoy se dice, de Juan de la Cosa, en que éste hubiera de consignar

forzosamente que la carabela naufragada era la *Santa María*: ni somos, por cierto, los primeros que reparamos en la omisión que del nombre de la nave hace el expresado documento. Este debió ser, por consiguiente, resultado de una gestión privada, quizás de una recomendación y por esta causa, á la claridad, repetición y *machaqueo* formalista de las decisiones recaidas en los expedientes administrativos de aquellos tiempos, reemplazó la expresada frase vaga de «*una nao vuestra.*» Tenemos la seguridad, y en ella nos acompañarán las personas conocedoras de estos asuntos, de que si dicha orden real hubiera sido resultado de una súplica oficialmente hecha y cursada, empezaría diciendo, como en las demás de esta clase: «Vimos vuestra súplica ó demanda» «Por cuanto vos Juan de la Cosa acudistes &.ª» pues con estas fórmulas ó con otras análogas empiezan ó terminan siem-

pre, absolutamente siempre, las provisiones otorgadas á consecuencia de solicitudes oficialmente tramitadas; á más de esto, en una resolución derivada de antecedentes en forma no se hubiera omitido, según ya hemos dicho, el nombre de la nao naufragada. Por el contrario, la orden real para remunerar esta pérdida exhibe ese carácter de brevedad y de indeterminación propio de todo lo que en las oficinas antiguas y modernas se hace expeditivamente y *sin vista* de documentos, informaciones, tasaciones y demás requisitos que daban y dan larga vida á las reclamaciones particulares contra el Estado, convirtiendo á los interesados en porfiados pretendientes ó en asendereados peregrinos.

Pudo Juan de la Cosa no ser *amo y señor*, es decir, propietario de *La Gallega* y recibir como maestre de ella una indemnización por el naufragio y pérdida de la em-

barcación; los dueños ó copropietarios recogerían luego el quiñon que les correspondiese, y hubiera podido venderla, que á su tiempo rendiría las cuentas consiguientes. Esta manera de ser de tales negocios marítimos se demuestra por los siguientes documentos de un minutario notarial del siglo XV, depositado en el Museo Arqueológico de Pontevedra.

«Dous dias do mes de nobembre. Sabean »todos que nos vasco rrodrigues da correa»ría e Ruy gotierres marineros vesiños da »villa de pontvedra que somos presentes »outorgamos e conoscemos que rescebemos »de vos juan de vibeiro marin° besiño da »dita villa que sodes presente toda a contia »de maravedis porque vos bendestes o na»vio Santiago de que nos eramos parçoeiros »*(copropietarios)* en tres quartos del e eso »mesmo vos erades del maestre e parçoei»ro en o outro quarto | por quanto o ben-

»destes por noso nom eso mesmo conosce-
»mos e outorgamos que rescebemos de vos
»o dito juan de bibeiro | toda a nosa parte
»e quiñon de todlos fretes e gaanancias e
»percobros que o dito nabio gaanou e per-
»cobrou o *tempo que asi del fostes maestre*
» | e rescebido por nos e de todo elo nos
»outorgamos por entregados e pagos a toda
«nosa voontade ben e compridamente | e
»renunciamos a ley de non numerata pecu-
»nia &.ª» «por ende desde oje este dia da-
»mos por libre e quito de dita contia de
»mrs a vos o dito juan de vibeiro e bosos
»bees para todo sempre de todo pago do di-
»to nabio e os seus aparellos que bendestes
» | e eso mesmo de todos los ditos fretes
»e gaanancias que del asi oubo e gaanou o
»dito tempo de que asi del fostes maes-
»tre &.ª»

«En vinte e seys dias do mes de Abril
»Sabean todos que eu estebo de salnes es-

»cudero de pedro bermudes de montaos »que soo presente Afreto de vos juan de ba- »yona marinº | vesiño da villa de pontve- »dra que sodes presente a barcha que di- »sen por nom sant salvador que deus salve »de que vos *sodes maestre* | para que pra »sendo a deus carrege ena dita barcha tres »mill ceramins de myllo medidos po la »medida dita da praça da dita villa de Pon- »tvedra | pa a costa de biscaya | a qual dita »*bosa barcha* debe ser cargada do dito millo »doje ata quinse dias siguentes e debe de »partir a boa ventura do primº boo tempo »que lle deus de e yr en seguemento de seu »biajen ata o porto de laredo | e ende pou- »sar ancla e estar tres dias hun en pos de »outro | e debo eu o dito mercader de dar »debysa se iremos descargar a a villa de »bermeu ou a a villa de sant sebastian &ª e »*vos maestre* debedes de me dar a dita *vosa* »*barcha* ben afranqueada de agoa de costado

»(*calafateada*) e ben aparellada de boos mas-
»tos bergas e treu e de ancoras e de caabres
»e de todos los outros aparellos &ª» «E de
»todo percobro que nos deus de a aver e ga-
»anar en agoa doce ou salgada en esta viajen
»debe de ser as duas partes de vos maestre
»*e compaña* e a terça parte de min o dito
»mercader &ª Eu o dito juan de bayona
»maestre sobredito asi rescebo e outorgo o
»dito fretamento por lo dito preço (*1500 ma-*
»*ravedís viejos)* devisas maneras e condi-
»çoes sobreditas | e esto todo como dito he
»debe ser conprido e goardado entre nos o
»dito maestre e compaña e mercader a *a*
«*boa fe de deus* e sen muto engaño &ª»

Por los anteriores documentos se vé al maestre de un navío, que solo tenía un cuarto de propiedad en la embarcación, *venderla libremente* y los demás propietarios recibir despues la cuantía de maravedís ó importe de la venta y *darse por entregados*

y pagos, aprobándola tácitamente, sin referirse á poder especial prévio ó anterior, pues con las palabras «*bendestes por noso nom*» se reconocían y consagraban, al liquidar cuentas, las omnímodas facultades del maestre del navío. Vése también que éste había contratado libremente los fletes, puesto que sus sócios en la propiedad otorgaban carta de pago de los que había servido el barco y demás ganancias; por dichas razones, y solo por ellas, se advierte que en las escrituras de dichos fletes se dice *voso navío* con relación á la persona que lo mandaba, en la forma que expresa el segundo documento, esto es «duas partes de vos maestre e compaña e a terça parte de min o dito mercader», así como en la de «vos o dito maestre debedes de me dar a dita *vosa barca*.» Nótese como los contratantes para cumplir y guardar lo convenido, se entregaban á la buena fé de Dios sin mútuo enga-

ño; á pesar de ello, los verdaderos dueños de los barcos sufrían alguna vez las consecuencias de la absoluta necesidad en que estaban de confiarse á la honradez de los capitanes. Aún en tiempos mas cercanos á los nuestros, á fines del siglo XVII, cuando el poder del Estado era más eficaz y cuando se hallaba más adelantada la legislación marítima, dióse el caso de acudir al Juez de Pontevedra el clérigo Simon de Moreira y Saabedra, dueño del navío llamado nada menos que «*La Santísima Trinidad, Santa Cruz, Soledad* y *Ánimas*» pidiendo se hiciese información con los tripulantes de dicha embarcación existentes en la villa, porque habiéndole sido fletada para llevar vino á Lóndres, y despues en esta capital de Inglaterra para traer tabaco á Bilbao, el capitan no le había dado cuenta de los fletes ni de la venta del navío, *que por sí había hecho*. Esta información solo aparece inicia-

da; quizás no prosiguió por haberse presentado el capitan al dueño del barco y haberle rendido dicha cuenta. (*Archivo del Ayuntamiento.*)

Creemos, pues, que no vamos descaminados en nuestra argumentación y que, en efecto, la carta de los Reyes Católicos *no demuestra* que Juan de la Cosa era *propietario* de *La Santa María* ó *La Gallega*.

El marino de Santoña pudo ser tan solo copropietario de la capitana de Colón, pudo no serlo también y, sin embargo, al referirse á dicha nave y á su maestre decírsele *vuestra nao* ó *una nao vuestra*, porque tal era la frase corriente, el uso consagrado y la costumbre establecida hasta en los documentos notariales de contratos de fletes. En ningún caso relativo á otra clase de propiedades puede hacerse igual interpretación: los maestres ó capitanes de buques, por el carácter peculiar á este género de bienes,

eran en verdad y plenamente, dueños de las embarcaciones que gobernaban. Nadie examinaba, en ningún caso, si eran ó nó propietarios de ellas: se les decía «*vuestra nave*», cuya frase no es seguramente un indiscutible título de propiedad legal y absoluta.

XIII.

Otro documento reclama nuestro estudio. Carece de la indicación del año, pues debió pertenecer á un libro ó cuaderno notarial donde tenía su lugar por orden de fechas; pero la circunstancia de figurar entre los testigos un Lopo de Montenegro, caballero de mucha notoriedad en el último tercio del siglo XV, nos induce á creer que dicha escritura se hizo, poco más ó menos, cuando el contrato de flete del navío *Santa María.*

El expresado documento empieza en esta

forma: «ihus.= en seys dias do dito mes de »Janeiro | Sabean todos que eu pedro fillo »de sueiro ferrandes e de sua moller maria »soares que deus perdone moradores en co- »lledero | que he en terra de asturias que »soo presente | non costreñido de força nen »por engaño rescebido mais de miña libre »e propia vootande prometo e outorgo de »servyr a vos juan do rio | mar° | vesiño da »villa de pontbedra que sodes presente eno »voso oficio de mariñajen de mar en nabios »quando vos en eles foredes e eso mesmo »eno oficio de mareantes e en todas las ou- »tras cousas que vos me mandaredes faser »que de ben sejan | por tempo doje este dia »ata dous anos &.ª» Siguen las condiciones del contrato, entre las cuales es muy singular la de que el Pedro habría de dar á Juan del Rio, al término de los dos años, seiscientos maravedís viejos, á mas de «dous gabaas de fustan» y «un balandran e hun corpo de

paño de raso que valla cada vara un frolin de ouro | ou sua valía.» Presenciaron el acto de contrato como testigos: «juan ferrs agulla notº e *juan de la* $\overset{G}{c}$ e lopo montenegro mos (moradores) de pontvedra e outros.»

En nuestro concepto, Juan del Rio era un profesor de náutica: la circunstancia de expresarse en el contrato dos oficios, uno de «marinajeen de mar en navíos» y otro de «mareantes» solo puede referirse á la enseñanza de los conocimientos científicos á la sazón existentes y á la de los prácticos; enseñanza que se contrataba ante notario, ingresando así en la carrera de marino los jóvenes de regular ó de noble familia. Esta debía ser la condición social de Pedro Ferrandez, dada la calidad de los testigos y visto el precio en moneda y trajes que se estipuló en dicho contrato, pues un pobre marinero no habría de costear su carrera con tales condiciones, ni venir de Asturias á Ponteve-

dra teniendo mas cerca las villas cantábricas, en las cuales suponemos que debían existir tambien iguales estudios.

Pero si la calidad de los testigos es una de las causas que nos inspiran la anterior reflexión, no deja también de sugerirnos la sospecha, y aun la evidencia, de que el Juan de la C.ª que entre ellos figura, es el ilustre piloto de Santoña, maestre de *La Gallega*. Posible es que se trate de otro apellido, pues nada tiene de particular el hecho de que no hayan llegado á nuestros tiempos noticias de las personas de alguna notoriedad que han vivido en los pasados y sobretodo en los del siglo XV, que ya pueden considerarse remotos, no pudiendo, por lo tanto, descifrarse aquella abreviatura; pero la circunstancia del nombre vulgar que tenía la capitana de Colón; la de haberse fletado en Pontevedra un navío *Santa María* y la de que en el contrato de dicho flete

aparezcan como testigos ciertos mareantes con los mismos nombres y apellidos de los que figuraron en las tripulaciones de las carabelas del primer viaje, forman conjunto sobrado notable para que, alerta el espíritu, aprecie exagerada, ó fantásticamente si se quiere, los mas frívolos indicios.

¿Por qué no habría de ser Juan de la Cosa el Juan de la C.ª de quien se trata? ¿Hubiera sido imposible acaso que el piloto cántabro, por las peripecias de la vida de marino, se encontrase en Pontevedra, no sólo alguna vez, sinó tambien como morador ó residente por mayor ó menor tiempo?

Establecido como hecho indudable el de que Juan de la Cosa fué maestre de una nave construída en Galicia, podemos admitir como hechos muy probables el de que compró *La Gallega* en la misma comarca, el de que era partícipe en la propiedad de dicha carabela con otro ó con otros marean-

tes ó mercaderes gallegos, ó el de que pudo encargarse del mando de la embarcación en Pontevedra; en cualquiera de estos casos nada tiene de violento creer que residió en dicha villa y asistió al contrato acompañando á un alto caballero como Lopo de Montenegro, de nobilísimo linaje y Juez por el Arzobispo de Santiago, y al lado del notario Juan Fernandez Agulla, también persona distinguida, no sólo por el cargo público que ejercía, sinó por pertenecer á una de las dos familias, los Agulla y los Ponte, que teníán el privilegio de presentar al Prelado Señor de Pontevedra, las ternas para designación de los dos alcaldes de la villa. (19.) Si fué Juan de la Cosa el expresado testigo, es lícito presumir que el Pedro Ferrandez habría venido desde Cantábria recomendado á dicho piloto y á los dos mencionados caballeros; no puede explicarse de otra manera el hecho de que personas tan califica-

das hayan asistido á la celebración de un contrato vulgar.

Pueden demostrar también la residencia temporal de Juan de la Cosa en Pontevedra las dos siguientes reflexiones. Primera: á los tres testigos se les adjudica la calidad de *moradores,* palabra perfectamente escogida por el notario para no faltar á la verdad de los hechos, porque siendo Lopo de Montenegro y Juan Fernandez Agulla naturales y vecinos de la villa, y no siéndolo Juan de la Cosa, que sólo era residente temporal, dicha palabra *moradores* comprendía á los tres testigos, y empleándola, el notario abreviaba además la redacción del contrato. Segunda; los artículos en genitivo *del* y *de la*, de la lengua castellana, son en dialecto gallego *do* y *da*, únicos usados en los documentos redactados en dicho dialecto, sin escepción alguna para los apellidos de los naturales, como Juan do

Rio, Juan do Outeiro, Ruy da Fronda, Pedro da Nova: el artículo *de la* en el testigo Juan de la C.ª designa, pues, no un hijo del país, sinó un forastero castellano.

Por otra parte, no debía serle desagradable al maestre de *La Gallega* la residencia en Pontevedra, ya por las condiciones de la localidad, ya por el movimiento marítimo, comercial y aun científico que en ella existía. En sus numerosos *peirados* ó muelles amontonábanse los géneros de importación y exportación, y de barco en barco, cambiarían impresiones y noticias comerciales, náuticas y geográficas los maestres y pilotos que navegaban por el mar Mediterráneo, y por los de Portugal, Francia, Flandes, Inglaterra é Irlanda, pues con todas estas regiones sostenía mayores ó menores relaciones mercantiles el puerto de Pontevedra.

En sus conventos de Santo Domingo y de San Francisco había cátedras de Teología

moral y de Filosofía; podríamos citar los nombres de vários doctores que pertenecían á cada una de ambas comunidades. En el año de 1484 existía un «Maestro de la órden de la Trinidad» que predecía los eclipses. (20) No faltaba en la familia de los Velascos quien trazaba cartas de marear. (21) A un G.uo de Correa, hijo sin duda del que se cita en el libro del Concejo (22) le había encargado esta corporacion la venta «das bujolas» (brújulas) (23) que la misma tenía estancadas sin duda, por ser dichos instrumentos garantía para la vida de los navegantes y solo podían confiarse á quien supiese cuidarlos y, acaso, enseñar su empleo.

Es muy probable tambien que por las mencionadas y por otras cultas personas de Pontevedra, al hablarse de los proyectos de Colón, sin duda muy conocidos en las poblaciones marítimas, se recordase al pontevedrés Payo Gomez de Sotomayor (biznieto

de Payo Gomez Charino) Mariscal de Castilla, caballero de la Banda, que había penetrado y vivido en Asia durante tres años como Embajador del rey D. Enrique III al Gran Tamorlan, y que debió traer á su pueblo noticias extraordinarias relativas á numerosas gentes y á populosas y ricas ciudades del extremo Oriente; noticias seguramente exageradas y fantaseadas, sin haber leído á Marco Polo, por los propagadores y comentadores de vecindad.

Estos y otros elementos de ilustración pudieron haber contribuido á cautivar, ó preparar por lo menos, la singular inteligencia de Juan de la Cosa, dado que hubiese estado en Pontevedra como es de sospechar, para que al asistir á las conversaciones de Colón, de los Pinzones y de los Franciscanos de la Rábida, el convencimiento penetrase en su ánimo y le decidiese á secundar los gigantescos pensamientos del inmortal

Descubridor del Nuevo Mundo, pues sostenemos que el piloto de Santoña no fué obligado, como pudiera deducirse de la real carta de remuneración por el naufragio de *La Gallega*, á tomar parte en el primer viaje de descubrimientos, sinó perfectamente persuadido de que los planes de Colón no eran fantásticos.

Creemos que los fundamentos en que nos hemos apoyado para todo lo antedicho, son tan razonables como exactos, y que no pueden ser rechazados sin perjuicio de la verdad histórica.

XIV.

En las primeras páginas de este libro hemos copiado el párrafo que en «*La Marina de Castilla*» dedica el muy respetable y docto académico Sr. Fernández Duro á las carabelas con que Colón emprendió su primer viaje de descubrimientos: en él dice que la nao *Santa María (La Gallega)* era propiedad de su maestre Juan de la Cosa, *tripulada por cántabros como él.*

Examinada la relaciòn de tripulantes de las tres naves, no se vé á tales cántabros,

porque *Pedro de Villa* era de Puerto de Santa María y *García Ruiz* ofrece duda respecto á su naturaleza, aunque la probabilidad de haber sido pontevedrés es muy evidente; pero aun concediendo que fuesen cántabros, no solo ambos mareantes, sinó tambien algunos otros tripulantes de *La Gallega* consideramos tan exclusiva como injusta la aseveración de que la nave capitana representaba en la gloriosa empresa de Colón *«á las Cuatro villas, á Vizcaya y á Guipúzcoa.»* ¡Singular obsesión la del Señor Fernández Duro, tanto al prescindir de que bastaba el nombre vulgar de *La Gallega,* que tenía la carabela *Santa María,* para recordarle la existencia y los timbres de Galicia, como al reducir la costa y los puertos del reino de Castilla á la exclusiva cita de las cuatro villas y de las del país vasco!

Nación era ya la española, en que se habían reunido al fin los diversos territorios

antes disgregados; y las tres naves, *La Gallega*, la *Pinta*, y la *Niña* no eran solo síntesis de la marina castellana, sinó de la marina *nacional*, que ya comprendía los bravos marinos catalanes, valencianos y mallorquines, así como á los atrevidos andaluces y á los perseverantes gallegos, asturianos, castellanos y vascos.—Si fué Doña Isabel quien dijo la última palabra á favor de los proyectos de Colón, lícito es presumir y muy justo afirmar que, dadas las condiciones personales de aquella insigne Reina, como soberana y. como esposa, y vista la intervención oportuna del aragonés Luis de Santángel, secretario del Rey Don Fernannando, no se realizó la empresa sin el reservado acuerdo y consentimiento de éste, á pesar de que su previsión juzgaba comprometedores para la soberanía de los reyes, y antipolíticos, los altos cargos y títulos que exigía Colón para sí y para sus suceso-

res, concedidos luego en la estipulación de Santa Fé.

Creemos, además de lo dicho, que en los tiempos actuales no deben ser estimulados los exclusivismos regionales, pues una cosa es aclarar y establecer los hechos históricos acaecidos en cada territorio de la península ibérica, y otra, distinguirlos con mayores ó menores pretericiones en meros giros de la retórica. Persuadidos de la exactitud y conveniencia de esta idea, esperamos que el Sr. Fernandez Duro nos perdone que rechacemos la exígua *representación* que adjudica á las carabelas *Gallega, Pinta* y *Niña* y que digamos: «eran síntesis de la marina española que, para gloria de la nación; iban á ensanchar los dominios del progreso humano»

XV.

Llegamos al término de nuestra tarea; condensaremos, pues, nuestros raciocinios y pruebas en las siguientes conclusiones.

Primera. No existe justificación alguna para la afirmación de que la carabela *Santa María* ó *La Gallega* era nave construída en Cantábria.

Segunda. Es muy problemático el hecho de que la mencionada embarcación haya pertenecido en propiedad al piloto Juan de la Cosa.

Tercera. Basta el nombre de *La Gallega*, con que era conocida al tiempo del descubrimiento de las Indias Occidentales, para que pueda afirmase, sin excrúpulo alguno, que no procedía de las villas cantábricas situadas en Asturias, Santander y provincias vascongadas.

Cuarta. En la de Pontevedra, población de importancia marítima y comercial, se construían en el siglo XV embarcaciones de toda clase, merced al desarrollo de la industria existente en dicha villa desde el siglo XII, creada en ella, en Padrón y en Noya por el arzobispo Gelmirez, y protegida por sus sucesores y por los reyes.

Y *quinta.* Por el contrato de flete del navío *Santa María*, tres años antes del descubrimiento, y por los detalles relativos á los tripulantes Pedro de Foronda, García Ruiz, Juan de Sevilla y Diego de Salcedo, y al piloto Cristóbal García Sarmiento, unidos

á los demás antecedentes expuestos, puede afirmarse que la nave capitana de Colón, *La Gallega*, haya sido ó no propiedad del ilustre marino Juan de la Cosa, procedía de los astilleros de Galicia, y, seguramente, del puerto de Pontevedra.

Suum cuique.

XVI.

Debemos evitar á nuestros lectores el trabajo de adivinar las causas de la decadencia de Pontevedra, por más que lo harían fácilmente recordando que las alternativas de la vida son análogas para los pueblos y para los individuos; que el tiempo trascurre para todos y que, si ha sepultado fuertes imperios y borrado de la tierra hasta los cimientos de populosas ciudades, con mayor motivo pudo ejercer su incesante acción sobre una villa de relativa importancia, aunque no

llegó á aniquilarla, merced sin duda á su incomparable emplazamiento.

Es de creer que tras varias centurias de modesta existencia, las comprendidas entre la conquista de Galicia por los romanos y el siglo XII de nuestra era, empezaron á acrecentarse la población y el tráfico en Pontevedra por virtud de las mercedes con que D. Fernando II de León premió la victoriosa resistencia que la villa hizo al rey de Portugal y á la eficaz ayuda que le dió para tomar al monarca lusitano el castillo de Cedofeita, (24) situado en un *castrelo* próximo al monasterio de Lerez y, por consiguiente, á poco más de un kilómetro de Pontevedra. Gran importancia concedía á esta comarca el rey, cuando se consideró en el caso de venir á defenderla personalmente.

Poco después el arzobispo de Santiago obtuvo el señorío de la villa y puede decirse que reyes y prelados se esmeraron en

concederle con frecuencia todo género de franquicias y de regalías; merced á esta constante protección, creáronse en ella los gremios para los diversos oficios y profesiones, con el nombre de *cofrarías* bajo la advocación de santas y santos, y desenvolviéronse las industrias, aumentándose el vecindario y el tráfico en tal grado, que llegó á adquirir verdadera notoriedad, demostrándolo el hecho de que á mediados del siglo XIII el arzobispo de Santiago D. Juan Arias dispuso que hombres buenos de Pontevedra recopilasen las ordenanzas que la regían, á fin de que la villa de Noya se gobernase por ellas, según documentos que el docto Sr. Lopez Ferreiro ha publicado en su notabilísima obra «Fueros municipales de Santiago y su tierra.»

A fines del mismo siglo XIII, Pontevedra sufrió, lo mismo que otras villas y lugares de Galicia, Asturias y Castilla, breve

período de decadencia, ocasionado no solo por la guerra, sinó tambien por las contínuas conquistas que á los moros hacían los reyes castellanos, pues eran tantas y tales las ventajas que se concedían á los nuevos pobladores de las ciudades y tierras conquistadas, que se despoblaron aquellas, trasladando su domicilio así las clases populares, como los mercaderes, los hidalgos y los nobles. Pontevedra quedó reducida á un vencindario insignificante y pobre; pero bien pronto se repuso del quebranto sufrido, gracias á que su inmejorable situación y sus industrias, no abandonadas del todo, le proporcionaron fuerzas para renacer y progresar.

Con objeto de facilitar á la población rural el aprovisionamiento de los géneros y de los artículos necesarios para la vida, se celebraban en la villa várias férias anuales, siendo la principal la de San Bartolomé, que,

en el reinado de D. Enrique IV y por privilegio de este rey, se convirtió en *féria franca* (25) que duraba los quince dias anteriores y los quince posteriores al del Santo: en virtud de dicho privilegio, los que á dicha féria concurrían no podían ser detenidos por deudas ó por otras causas, ni embargadas sus mercancías.

Esta ocasión no es la mas oportuna para describir la vida civil de Pontevedra en las pasadas épocas, ni para enumerar todas las franquicias, regalías y libertades que en ellas disfrutaron sus vecinos y aun sus moradores temporales; pero nos consideramos en el deber de consignar, atendiendo á la verdad histórica, que el señorío de los arzobispos compostelanos en Pontevedra, donde residían con frecuencia largas temporadas, ya habitando su palacio y fortaleza de las Torres, ya hospedados en los monasterios, fué benigno, patriarcal, sin que exista memoria

ó noticia de período alguno de tiranía y sin que jamás intentaran destruir el derecho ó privilegio de los vecinos «*de inmemorial uso y costumbre*» de no ser detenidos ni presos sin órden del Juez ordinario. (26) Cuando en algun caso (muy contados por cierto) eran olvidados ó mal interpretados los privilegios, se originaba seguidamente una cuestión, y en muy pocas ocasiones llegaron los pleitos á la chancillería de Valladolid ó al Consejo real, pues la mayor parte de las veces terminaban en los primeros trámites por concordia ó por real reconocimiento de dichos privilegios: haremos notar, por último, que la Inquisición no dejó en Pontevedra huellas de sus tremendos rigores ni de sus caprichosas y despóticas persecuciones, á pesar de que la villa sostenía grandes relaciones con Flandes, Inglaterra y Francia.

Tantas inmunidades y una administración sumamente cuidadosa y vigilante, (27) aun-

que dominada por los defectos propios de aquellas épocas, juntamente con su benigno clima, y con la belleza y fecundidad agrícola de su término, daban á Pontevedra especialísimas condiciones para el bienestar de sus habitantes, que alcanzaron el apogeo de su prosperidad en el primer tercio del siglo XVII: inmediatamente y con suma rapidez, sobrevino su decadencia á causa de la rebelión de Portugal, de las pestes y de la trasformación de la marina.

Convertida Pontevedra en cuartel general de las tropas que pasaban luego á invadir por el Miño el territorio portugués ó que de ella se destacaban para defensa de la frontera y de la costa, y exhausto de recursos el real erario, cayó sobre la villa la abrumadora carga del servicio y morada de los generales, jefes, clases y tropas de dicho cuartel. Menudeaban los alojamientos y los repartos vecinales; repetíanse los préstamos

del Concejo y los *donativos forzosos* de los mercaderes y de los vecinos acaudalados; tomábanse y *consumíanse*, según dicen documentos de aquel tiempo (28) los navíos de los mareantes, (cuyo número pasaba entonces de ochenta) para la conducción de tropas, vituallas y municiones é inútil es añadir que eran constantemente hollados los privilegios y regalías del vecindario, además de verse atropellado en sus propiedades y hasta desposeído de frutos y ganados en cuanto se aglomeraban fuerzas militares en la villa y faltaban los ranchos para estas. ¿Qué importaba la ostensosa devoción religiosa del Capitan general de Galicia y de sus subordinados, ni la atención ceremoniosa de dicho supremo jefe pidiendo permiso al Gremio de mareantes, y obteniéndolo por escritura notarial, (*Archivo del Gremio)* para asistir humildemente á la procesión de Corpus Christi *entre los alumbrantes* del

Santísimo Sacramento, (á los mareantes pertenecía exclusivamente tal privilegio) si en cambio no podía contener el merodeo de las partidas de soldados, verdaderos salteadores entonces, ni devolver los préstamos, ni prescindir de *tomar* los granos, los vinos y los barcos, y de tener angustiados con los alojamientos, que producían pérdida de bienes y de honra, á los habitantes de la villa? Baste decir que se llegó al extremo de arrebatar las caballerías á los más pobres arrieros.

Despoblóse Pontevedra por masas; huyeron los mareantes á otros puertos llevándose las industrias del mar; desapareció la concurrencia de embarcaciones y de mercancías, anulándose las corrientes del comercio con la península y con el extranjero; dejaron de cultivarse los campos, de podarse las viñas y, en resúmen, la miseria se enseñoreó de la villa. Desde esta tremenda é in-

merecida calamidad no ha podido reponerse Pontevedra; y verdaderamente, si por haber existido en ella un cuartel general sufrió tan enorme quebranto, del cual nunca obtuvo reparación, es, entre las que recientemente se han disputado una capitanía general, la única ciudad que tendría derecho á esta clase de indemnización; mas, como ya hemos dicho, otros elementos de mayor solidéz son los que debe utilizar para recobrar lo perdido.

Unióse á tantas desdichas la de una espantosa peste que agobió á los pocos vecinos que quedaron en la villa y, por último, hasta el poético rio Lerez, con repetidas crecidas, cegó los fondeaderos, á la vez que el progreso aumentó el tonelaje y el calado de los buques, circunstancia que fué verdaderamente la causa principal de la decadencia de Pontevedra.

Nuestros lectores podrán figurarse que humor tendrían sus habitantes para celebrar

la paz con Portugal, esto es, la pérdida de una parte de la nación, después de las propias calamidades, con fiestas impuestas por el gobierno de Madrid. Hubo festejos; pero ¡qué diferentes de los que á principios del mismo siglo motivó el nacimiento del príncipe heredero! Entonces Pontevedra era rica; entonces, no habiendo parecido dignos del suceso los festejos celebrados de órden de D. Maximiliano de Austria, arzobispo de Santiago, se realizaron expléndidamente otros durante ocho dias con nueve danzas de espadas, cintas y arcos, presentadas por los gremios, cuadrillas de vistosas libreas, luchas de caballeros en diversos juegos, funciones religiosas, caza de delfines, *penlas* engalanadas de valiosas alhajas á cargo de las *ochenta* y *dos* panaderas de la villa, corrida de cuatro toros por el gremio de carniceros en la plaza del canton do Rego (hoy plaza de Teucro) y paseos por las calles de

la *Nao*, vistosamente empavesada; dato este último que demostrará al Sr. Fernandez Duro que dicha nao no era, como crée, singular alegoría del triunfo de la Iglesia en la procesión del Corpus Christi, sinó representación de una gloria de Pontevedra, que se ostentaba en las ocasiones solemnes.

No tenía fuerzas de ninguna clase la mal tratada Pontevedra para celebrar la paz, por mas que gracias á ella, pudiese prometerse que se vería libre del famoso *cuartel general* que en ella existía desde la rebelión de Portugal y que fuese indemnizada convenientemente, para poder restablecer su pasado bienestar.

Hiciéronse grandes esfuerzos por los arzobispos y por los vecinos para reponer en lo posible las fuerzas de la villa; pero Dios lo dispuso de otro modo, pues á principios del siglo XVIII vino la guerra de sucesión, con cuartel general (29) y consiguientes aloja-

mientos de tropas, gastos y extorsiones, con la irrupciòn incendiaria de los soldados ingleses y, como repetición del drama del siglo anterior, con otra asoladora peste.

Restablecida la tranquilidad de España, se realizaron con algún éxito, hasta 1808, varias tentativas para dar nueva vida á Pontevedra y tomaron, en efecto, cierto vuelo las industrias de pesca, salazón y construcción de buques menores; estableciéronse telares de lienzos de lino, fábricas de sombreros, (una de ellas titulábase Real) otra de panas y otra de tejidos de algodón; mas la guerra de la Independencia primero, luego las luchas civiles y por remate, extrañas y mal consideradas gestiones, arrebataron á Pontevedra, que á la sazón no tenía, como en los siglos anteriores, (30) hijos ó vecinos influyentes que la amparasen, diversos medios de existencia, y gracias á la justicia de sus méritos y á la excelencia de sus con-

diciones, pudo obtener la capitalidad de la provincia de su nombre.

Por su emplazamiento, repetimos, juntamente con su belleza, debe aspirar no solo á renovar su antigua prosperidad, sinó también á lograr mayores bienes; para ello solo se necesita que el elocuente ejemplo dado por un distinguido hijo suyo, creando fábricas, sirva de norma á los demás.

FIN.

NOTAS

Preliminar.—Nos duele sobremanera contradecir y rectificar opiniones emitidas por persona tan respetable y de tanta erudición y autoridad como el digno académico Sr. Fernandez Duro; pero nos hemos visto en la precisión de hacerlo así á fin de restablecer la verdad histórica, tal como nosotros la concebimos, sobre algun hecho de los que son objeto de nuestro estudio. Salvamos, pues, desde luego la alta consideración que nos merece dicho ilustre escritor,

y para inteligencia de los lectores de este libro, creemos oportuno manifestar además que el concepto en que usamos la palabra «Cantábria» es el mismo que establece el Sr. Fernandez Duro al decir, en *La Marina de Castilla*, que la nave capitana de Colón representaba (aunque no lo demuestra) en la escuadrilla del primer viaje, «á las Cuatro villas y á los puertos de Vizcaya y de Guipúzcoa.» Excluida así de la denominación geográfica *Cantábria* el resto de la costa del norte, esto es, la que limita Asturias y parte de Galicia, nos hemos visto obligados, repetimos, á raciocinar sobre esta base, y, por consiguiente, debe entenderse que empleamos la palabra mencionada refiriéndonos, también exclusivamente, á la costa de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

Núm.º 1.

No hemos vacilado en defender á Juan de la Cosa en los términos que contiene el texto, interpretando como concepto general, no como especial ó *imposición ineludible* á aquel piloto, la alusión que á órdenes

anteriores (que fueron por cierto muy estrechas) hace la carta de los RR. CC. en la siguiente frase: «porque en nuestro servicio é *nuestro mandado* fuistes por maestre &.ª» Sabido es que en los documentos burocráticos se estampan frases hechas, digamoslo así, cuya significación no es la literal ó la que se contrae á la propiedad de cada una de sus palabras cuando no perjudican á la materia esencial del documento, sinó que abarcan un sentido lato que comprende varios conceptos; y creemos que las frases «*nuestro mandado*» y «*una nao vuestra*» tienen aquel carácter. De todos modos, este no es lugar adecuado para analizar y discutir tal cuestión.

Núm.º 2.

Poseemos varias escrituras de contratos celebrados en Pontevedra desde principios del siglo XV, ya de fletes de navíos, ya de obligación de entregar en fecha determinada (generalmente el mes de Noviembre) tantos ó cuantos «millares de sardina salada, prensada é boa, que sea de dar e de tomar de

mercader a mercader» fijándose como pena, de no entregarla en el plazo convenido, el importe del género «á como valere en Sivilla, Valençia, Alicante, Barçelona, Januva y aun «*Allandra*» que nosotros interpretamos Alejandria por no hallar nombre de población comercial y marítima mas parecido á la palabra subrayada. Esta *sopena* indica claramente que Pontevedra sostenía con aquellas ciudades activo comercio de dicho artículo; no de otra suerte podrían sus mareantes sostener siete *cercos* (inmensa red que ordinariamente sacaba del mar millón y medio á dos millones de sardinas). Por otra parte, la industria de salazón era muy antígua y floreciente en dicha villa á juzgar por un diploma de D. Alfonso IX, fechado en ella á 27 de Septiembre de 1229, y copiado de una compulsa judicial hecha en 1577 y existente en el archivo de la catedral compostelana, por el Sr. López Ferreiro en su obra «Fueros municipales de Santiago y su tierra.»

Y por carta del Rey San Fernando, fe-

chada en Valladolid á 6 de Noviembre de 1238, entre todos los puertos de Galicia, solo los de Pontevedra y Noya estaban facultados para la fabricación del saín.

Por estos y otros datos que enumeramos en el presente libro, demostrativos de la importancia de Pontevedra en la Edad media, se comprenderá que no estaba bien informado el Sr. Murguía cuando dijo en su obra «*Galicia*» página 699, que «cien años ántes apenas se le conocía» á propósito de que en una información de la Inquisición, año de 1607, se lée que Pontevedra era puerto de mucho comercio «no solo con España, sinó con Inglaterra y Francia.» Precisamente en el mismo siglo XVII empezó su decadencia por causas que mencionamos en las últimas páginas del texto.

Núm.º 3.

En la denominación de Flandes se incluía generalmente no solo la Bélgica y la Holanda, sinó también una parte de la costa norte de Francia, la de Alemania (Hamburgo), Dinamarca y aún Suecia y Noruega.

Pontevedra mantenía relaciones marítimas con Flandes, siendo notable el hecho de que mercaderes de Búrgos se sirviesen de los barcos de aquella villa, como lo demuestra el siguiente documento que copiamos á la letra.

«xxviij° dias de set° juan domle flamengo besiño de burgos dou seu poder cunplido a afon yans jacob notario de pontvedra pa que por el e en seu nom podese rescebir e recabdar e aver e cobrar todlas mercadorias de coyros e outras quaes quer cousas que el cargase ena nao de pedro falqon este dito ano de que juan de san b° era m^e^ pa frands e pa rescebir conta do pago e dar carta ou cartas de pago testigos juan got^s^ do ribeyro e alonso rrodrigues de cordoba e outros» (Minutario notarial de 1434 depositado en el Museo Arqueológico de Pontevedra por el vecino de la misma D. Joaquin Nuñez,)

Núm.° 4.

Payo Gomez Charino.—Por no haber querido enterarse, el Sr. Fernandez Duro estuvo á punto de excluirle de la lista

de almirantes de Castilla; aparece firmando como «Almirante mayor», no en *un solo privilegio*, como dice el ilustre académico, sinó en *varios;* y en una confirmación á favor de Pontevedra, datada en Toro por Don Alfonso XI á 22 de Agosto, era 1354, dicho rey se refiere al tiempo de su abuelo Don Sancho «*seyendo don pay gomez su almirante de la mar.*» No atinamos con la causa en virtud de la cual el docto escritor rebaja cuanto puede la figura de Charino, pocas páginas despues de decir que «al supremo puesto de Almirante no se llegaba sin haber dado antes *verdaderas pruebas de pericia* en la navegación y *de bravura* en los combates marítimos.»

Sabemos que el Sr. Alvarez Gimenez, ilustradísimo Director del Instituto de Pontevedra, prepara un trabajo histórico para refutar los comentarios y rectificar las noticias equivocadas que el Sr. Fernandez Duro incluye en «*La Marina de Castilla*» con respecto á Charino y á la conquista de Sevilla y tenemos la seguridad de que el Sr. Al-

varez Gimenez lo hará cumplida y elocuentemente. Omitimos, pues, lo mucho que pudiéramos decir acerca de esta materia y solo nos permitiremos manifestar nuestro asombro al ver que el Sr. Fernandez Duro admite con la mayor sencillez la acusación de que la respetable comunidad de Franciscanos de Pontevedra ha consentido la comisión de una superchería, ó de una *falsedad*, en el punto más visible del templo, cual es el crucero en el lugar inmediato á la capilla mayor, donde se alza la sepultura de Charino. El Sr. Fernandez Duro cierra los ojos y acepta las negaciones del apasionado *polemista* Perez Reoyo, hasta el punto de decir que el Monasterio mencionado *fué construido en el siglo XV* y que aquel almirante no fué señor de Rianjo. ¿Qué trabajo le hubiera costado al Sr. Fernandez Duro pedir datos respecto á lo primero á los Sres. P. Fita y Fernandez Guerra, (de no merecerle crédito la Historia de la Orden Franciscana de Galicia por el P. Castro), y en cuanto á lo segundo á personas de Pontevedra, que hu-

bieran tenido mucha complacencia en proporcionárselos?

ALONSO JOFRE TENORIO, derrotó á Pezanho, jefe de las armadas del rey de Portugal. Por sus padres, D. Pedro Rodriguez Tenorio y D.ª Teresa Paez de Sotomayor, hermana de Charino, y por el hecho de existir, aún á principios del siglo XV, una calle en Pontevedra denominada de *Jofre Tanoiro*, se evidencia que no desvariaron Garibay y otros escritores al afirmar que dicho almirante fué gallego. Poseemos dos contratos de aforamiento, hechos respectivamente por *Fernando da Nova* y otros en 13 de Mayo de 1436 y por el concejo de Pontevedra en 19 de Abril de 1437; el primero á favor de Gonzalo García y de su mujer *María da Nova*, y el segundo á favor del clérigo Pedro de Montes, teniente lugar de Rector de Santa María la Grande, ambos por fincas en la citada Rua de Jofre Tanoiro. A una legua de Pontevedra y en la parroquia de Tenorio, donde nació también, á 19 de Mayo de 1328, D. Pedro Tenorio, Arzo-

bispo de Toledo, aun existen grandes restos de los castillos de aquellos caballeros, cuyo apellido popularizó el insigne poeta Zorrilla; alguno de ellos tomó parte en las Cruzadas, pues arqueólogos ingleses encontraron recientemente en Chipre lápidas sepulcrales con el nombre de *Tanoirus:* acaso el de Jofre es reducción del de Godofredo, adoptado en memoria del más esclarecido jefe de las Cruzadas, Godofredo de Bouillon. La línea principal de esta familia vino á refundirse en la de los Duques de Sotomayor, marqueses de Tenorio, señores de Cotobad &.ª

ALBAR PAEZ de Sotomayor, hijo de Payo Gomez Charino. Firma como Almirante mayor en dos privilegios fechados á 27 de Julio y 12 de Noviembre de 1302 y en una confirmación de D. Fernando IV, á 17 de Febrero de 1303, de las mercedes otorgadas por D.ª Urraca y su esposo el conde D. Raimundo al monasterio de San Juan de Poyo. De su vida solo tenemos noticias muy problemáticas, como la de haber sido herido en un combate naval con los moros acaecido

cerca de Tarifa y la de hallarse enterrado en el convento de Santa Clara de Pontevedra. Respecto á la primera, se supone que los privilegios de la Casa de Alemparte provienen de los servicios prestados por Albar Paez en dicha guerra; cuanto á la segunda, aunque en la iglesia de aquel convento hay, en efecto, una sepultura de arco en sitio preferente, carece de inscripción y se ignora quien yace en ella.

Núm.º 5.

JUAN DA NOVA, de quien da brillante noticia como *marino gallego* el Dr. Sophus Ruge, profesor del Instituto politécnico de Dresde en su «Historia de la época de los descubrimientos geográficos» incluida en el tomo VII de la Universal de Oncken, entró al servicio del rey de Portugal, quien le dió en 1501 el mando de cuatro naves de expedición á la India, regresando cubierto de laureles y de botín, y con el descubrimiento de las islas de la Ascensión y de Santa Helena. El monarca portugués le hizo en Lisboa un recibimiento tan ostentoso como el

que cerca de dos siglos ántes había hecho el castellano á Jofre Tenorio en Sevilla después de haber derrotado á Pezaño; y le colmó de mercedes. Mientras no vengan nuevos documentos á destruir nuestras conjeturas, no vacilamos en atribuir á Juan da Nova la pátria pontevedresa atendiendo á los siguientes datos que demuestran la existencia en Pontevedra de la familia Nova en el siglo XV y principios del XVI.—En primer lugar, el papel citado en la nota anterior con relación al Almirante Jofre Tenorio, en que figuran Fernando y Maria *da Nova*. Además, una escritura relativa á censo de seis maravedís de moneda vieja, que á favor de la cofradía de San Juan Bautista de Pontevedra, en 2 de Noviembre de 1428, hizo Teresa Garcia, mujer que fué de Afonso Yans, en presencia de los procuradores y cofrades de dicha cofradía «*Bartolameu de colon y aº da nova*».—En 1457 figuran en Pontevedra como alcabaleros de la sal Pedro Fariña y Pedro *da Nova*.—La ejecutoria de la sentencia dada por la Au-

diencia de la Coruña en el pleito del Monasterio de Poyo con D. Melchor García de Figueroa y Cienfuegos, alcalde ordinario de la villa, sobre la huerta de Andurique (limítrofe de Portosanto, parroquia de San Salvador de Poyo) ejecutoria expedida á 13 de Agosto de 1616, incluye por copia literal y como prueba, una escritura de foro hecha en 3 de Octubre de 1519 en nombre de D. Juan de Vibona, Cardenal de Santa María in Pórtici, Abad perpétuo del Monasterio de Poyo, á favor del mareante de Pontevedra Juan de Colon y de su mujer Constanza de Colon representados por *Juan Nova*, tambien mareante de dicha villa. Esta noticia ha sido publicada en la notable obra «*El río Lerez*» por D. Luis de la Riega, poseedor del expresado documento.

PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA, á quien historiadores ingleses llaman *el primer navegante del siglo XVI*, parece haber nacido en Alcalá de Henares, hijo de Bartolomé Sarmiento, pontevedrés, y de una señora vizcaina. Estudió la náutica en Pontevedra

y la tradición señala todavía la casa que habitaron él y sus padres: es probable que haya sido pariente de Cristóbal Garcia Sarmiento, piloto de *La Pinta*, y de Antonio Sarmiento Montenegro, Juez ordinario de dicha villa en 1540.

Los NODAL, también famosos marinos en dicho siglo, y los MATOS, que vivieron en el siguiente, son muy conocidos; más respecto de estos últimos, consignaremos que sus servicios fueron notables, según las certificaciones que existen en el archivo del Gremio de Mareantes: servicios verdaderamente eminentes, premiados con las más altas categorías de la marina militar. Juan de Matos, *el viejo*, fué Almirante de la escuadra de Barlovento; su hijo Juan de Matos, Almirante del mar Occéano y de las Escuadras de Galicia; y el sobrino de este último, hijo de su hermana D.ª Teresa y del alferez Sebastian García, llamado tambien D. Juan, Almirante de la Escuadra de Nápoles.

El Sr. Murguía, dice en su libro «Galicia» que D. Juan Matos y Fandiño, sobrino de

uno de estos Almirantes, «fué mejor marino que su tío, *según se decía.*» No sabemos á cual pariente se refiere el distinguido historiador de Galicia, ni que fundamentos tiene la frase «según se decía», ni que el Fandiño haya figurado en escala superior á la de cualquiera de dichos ilustres marinos.

Núm.º 6.

Los privilegios á que nos referimos constan, á falta de los documentos originales, destruidos en las perturbaciones del presente siglo XIX, en una compulsa judicial hecha en 24 de Agosto de 1748 por el notaric de la villa José Antonio Rodriguez de Vera, en virtud de auto acordado y provehido por los señores Justicia, alcaldes y regidores, á petición de los procuradores generales del ayuntamiento; el testimonio fué comprobado por los notarios Andrés Nuñez de Montenegro y Sebastian Nuñez y comprende además el ámplio privilegio de declarar á los *habitatores* de Pontevedra« *tam presentes quam futuros*» libres de los tributos llamados «luctuosa, fonsadera, goyosa,

ánal, navigio, pedidalla, moneda &.ª» Otra franquicia de los mareantes pontevedreses era la de vender libremente el pescado, sin que se les pudiera poner *precio ni peso*, según la undécima ordenanza de las que regían de tiempo inmemorial en la villa, testimoniadas por el notario Martin de Segura á 27 de Febrero de 1609. Estos privilegios y franquicias, juntamente con los demás, fueron concedidos unos y renovados otros por D. Fernando el Santo á consecuencia de la conquista de Sevilla, así como por diversos reyes, y confirmados todos por D. Enrique IV en Badajoz y por el Emperador Don Carlos en la Coruña.

Núm.º 7.

«Don Rodrigo de Luna por la gracia de Dios et de la santa iglesia de Roma arçobispo de la santa iglesia e arçobispado de Santiago capellan mayor de nuestro señor el rey et su notario mayor del regno de leon oydor de la su abdiencia y del su consejo vimos una carta de sentencia dada por el juez que era á la saçon de la nuestra villa

de pontevedra escripta en pergamino de cuero firmada del nombre de dicho juez et sellada en pendente de su sello e firmada otrosy del nombre de Ruy g^{es} escribano que era en la abdiencia del dicho juez ante nos presentada por juan basante carpentero por sy et en nombre de los otros carpenteros vecinos e moradores de la dicha nuestra villa de pontevedra de la qual sentencia su thenor es el siguiente

Sabean quantos esta carta de sentencia viren como ante min gonçal peres juez lugar teniente de gonçal sanches de vaamonde juez ordinario da villa de pontevedra paresceron en juicio miguell ferrandez verde arrendador da alcauala dos navios o ano pasado de mill e quatrocentos e quorenta e nove anos Et por palabra demandou a afon de montes y a fernan nunez e afon juan e a juan basante y esteuo rrodriguez carpenteros moradores en a dita villa que como eles e outros seus consortes feceran e labraran asy a enpreytada como por razon de braçalajeen e afan das suas maos certos na-

vios e pinaças e outros en o tempo de seu arrendamento que estimauan alcauala que entendian do que lle poderian deuer contia de dous mjll mrs Et pedia a o dito juez que llos mandase pagar y logo os ditos reos diseron que lle negauan sua tal estimaçon e pedian a o dito juez que lles mandase dar por sy y en nombre dos outros que quisesen seer en ajuda do dito pleyto o traslado e término de dreito a que respondese Et o juez mandoullo dar e responder a noue dias e a este termino troixesen procuraçon de quales quier que quixeren seer en sua favor e ajuda do dito pleito et a o dito termino parescesen as ditas partes et outros contenidos en huna procuraçon ende mostraron et diseron que eles non eran tiudos a tal alcauala de navios que eles feçesen e labrasen por seus jornas por cuanto alguos mareantes querian facer seus navios enpreytada e atallamento et lles daban seu breu et rezina crauos e madeyra Et eles por afan de seus jornaas e corpos lles davan certa contia de mrs por razon de seu traballo de suas manos

et afan de seu corpo Et asy dezian que nunca se acostumaran grandes tiempos son pasados e oje en dia lle non pagaran alcavala alguna e dezian que en tal posesion estauan e pedian a o dito juez que selle esto fose negado po lo dito miguel ferrandez alcaualero que pedia ser rescebido a prouar de lo sobre esto dito o dito miguel ferrandez diso que eso meesmo el queria ser rescebido á prouar lo que el demandaua Et sobresto as ditas partes me pediron que librase o que achase por dereito et concludian Et eu ouve o dito pleito por concluso et asigney termino para o librar e a o termino por myn asignado en presençia das ditas partes dey una pronunçiaçion que decia que rrescebia anbas las ditas partes conjuntamente a prouar a os ditos reos suas defensiones et a o dito abtor sua demanda para o qual lles asigney çertos terminos e produços para faceren mas prouas E lles mandey que en o dito termino posesen seus enterrogatorios e prouas para se presentaren suas testymonias e interloquendo o pronunciey asi en o qual termino os di-

tos carpenteros trouxeron suas testymonias e en presença do dito alcaualero foron ajuramentados e despois tomados seus ditos apartadamente y cada un sobre sy et despois abertas e publicadas et dadas o traslado as partes a que dixesen o seu dereito E sobre esto dixeron e rrazoaron quanto dicer e rarazoar quixeron fasta que concludieron e me pidieron que librase o que achase por direito E eu ouve opleyto por concluso e asigney termino e dey esta sentencia que tal he... Et eu juez sobredito visto e diligentemente examinado hun proceso de pleito ante my tratado entre partes conven a saber entre miguell ferrandez verde arrendador da alcauala dos navios da villa de pontevedra o año pasado de mill e quatrocentos e quoarenta e nove anos abtor de huna parte e afon de montes e juan basante e afon juan e ferrand nunez e esteuo rrodriguez carpenteros de navios da dita villa de que se mostraron procuradores reos da outra parte

E visto en como as ditas partes conjuntamente foron por min recebidas aproua de

suas entençoos E o dito abtor non prouou cousa alguna do por el demandado E visto a pronança sobrelo feyta polos ditos reos por sy e en nome das ditas mas partes e as contraditas e tachas por lo dito abtor opostas a seus testigos as quaes non foron legitimamente ne con as solepnidades do dreito segund se requeria en tal caso nen as prouou E visto todo o dito pleito e abtos del e todo cuanto era necesario de ver avido sobrelo meu acordo e plenarya deliberaçión con letrados acho que o dito reo por por sy e en nome dos ditas partes prouou ben e conpridamente sua entençon conuen a saber nunca ser costume en na dita villa deqos taes carpenteiros dos ditos navios pagaren a tal alcauala dos navios pinaças e batees que fazian e tomauan a sua ventura por razon de enpreytada e traballo das suas maos e personas nen da madeyra e clauaçon e breu pagauan a noso senor o Rey et á seus arrendadores sua alcabala e eles que a conprauan segund ley do dito quaderno eran quitos Et por ende dou por libres

e quitos a os ditos carpenteiros e a seus bees a cada un deles da dita alcauala agora e daqui endeante das pinaças e navios e batees que asy feçeren por razon de enpreytada a sua ventura E poño sylençio perpetuo a o dito miguel ferrs alcaualero sobre dito e a outro qualquier que arrendare a dita alcauala dos navios que de aqui en deante non demanden nen molesten nen enquieten sobrelo a os ditos carpenteiros por razon da dita alcauala E por myña sentença definitiva o julgo mando declaro e discerno todo asy en estos escriptos E por eles dou esta sentença testemonias que estauan presentes diego tendeiro e juan cerreiro e lopo castaño e juan macriño e juan de domayo e outros dada dia sabado dez e septe dias do mes de janeiro ano do nascemento de noso senor yhxpo de myll e quatrocentos e quarenta e nove anos. A qual sentença asy dada o dito mygueell ferrnz diso que apelaua por palabra e entendia apelar por escripto en no termino de dereito—g^no^ peres Rodericus gundisaluus escriptor

E la dicha sentencia asy ante nos presentada fuenos pedido e suplicado por el dicho juan basante pediendonos por merced tovyeremos por bien de les confirmar la dicha sentencia et todo lo en ella contenydo mandandola goardar e cumplir en todo E por todo doy en adelante para syempre costrenendo e apremyando á los alcaualeros e cogedores de las alcaualas de la dicha nuestra villa en renta o fieldat o en otra qualquier manera que agora son e fueren de aqui adelante que les non demanden las tales alcaualas de labrar e facer navios naves barchas baixeles carauelas pinaças barcos e bateels et todas e quaes quier fustas mayores e menores para marear aunque las fiziesen e labrasen acote et a jornal o en otra qualquier manera en la dicha villa de pontevedra et en sus prayas et rrias e terminos et jurdiçoos della mandando á los juezes e allcaldes e mayordomos de la dicha villa que agora son e fueren de aqui en adelante que los defiendan con todas las causas acerça de la dicha alcauala en la

dicha sentencia contenydas e que non consientan que alguno nin algunos non vayan contra ella por gelo amenguar o quebrantar en alguna manera nyn por alguna razon quanto mas que los derechos e leys e ordenamientos reales non les obligan a pagar trebuto alguno de lo que ganan de sus oficios de carpintaria por afan y trabajo de sus manos asy por razon de enpreytada e braçalajeen como en otra qualquier manera suplicandonos todavia que le confirmaremos la dicha sentencia Et nos viendo la dicha peticion ser justa et en como la dicha sentencia fue et es racionabele juridica amologada e passada en cossa julgada touimos por bien de les confirmar e por la presente confirmamos e aprouamos en todo e por todo la dicha sentencia et mandamos que le vala e sea goardada e comprida segund e por lo modo e manera que en ella se contiene Et que alguno nyn algunos no sean osados de los yr nin pasar contra ello nin contra parte de ello en alguna manera nyn por alguna rrazon por gela menguar e que-

brantar et defendemos firmemente a todos e aquales quier cogedores e recabdadores en rrenta o en fieldad o en otra qualquier manera que agora son et seran de aqui adelante de las alcaualas de los navios e naves e fustas de qualquier manera que sean para marear que les non puedan demandar nyn demanden las tales alcaualas en la dicha villa e sus terminos e jurdiciones pues que son quitos et exentos dellas segunt el thenor de la dicha sentencia e por semejante via mandamos á los dichos juezes e allcaldes e mayordomos de la dicha nuestra villa e sus lugares tenientes asy á los que agora son como los que daqui adelante fueren de la dicha villa e suas prayas e rrias e terminos e jurdiçoos que anparen e defiendan a los dichos carpenteros que agora son e fueren de aqui adelante vezinos de la nuestra villa de pontevedra çerca de las cosas en la dicha sentencia contenydas Et los unos e los otros non fagades nin fagan de ende al sopena de la nuestra merced y de excomonión e de diez mil mrs a cada un

de vos e dellos para la nuestra camara que lo ansy facer et conplir non quisyere en testymonyo de lo qual les mandamos dar e damos esta nuestra carta confirmatoria firmada de nuestro nombre et sellada con nuestro sello en pendiente et por mayor firmeza mandamos a aluaro de casteenda notario de la nuestra cibdad de Santiago que la signare de su signo | dada en la nuestra dicha cibdade oyto dias del mes de junyo ano del nascimento de noso senor Ihuxpo de mil e quatrocientos e cincuenta e seys anos estando presentes por testigos el cardenal martin lopez e juan de la parra canoigo de la dicha nuestra iglesia e el bachiller Rodrigo ballo nuestro familiar e otros | Rodericus archiepiscopus conpostellanus. Et eu alvaro de casteenda notario publico jurado de santiago por la igllia de Santiago a esto que sobredito he en hun con os ditos testigos presente fuy. E por mandado de meu señor o arçobispo de Santiago don Rodrigo de luna esta sobredita confirmatoria escripui e fiçe meu nome e signo

puse que tal he en testimonyo de verdade.»

(Copia sacada del cartulario de la cofradía de San Juan Bautista de Pontevedra, que empieza en 1431 y termina en 1562,- publicada en la Revista «Galicia diplomática.»)

De este documento se deduce tambien, aparte de lo manifestado en el texto, 1.º: Que solo se trata del período de un año, de que fué alcabalero Miguel Ferrandez Verde, y que durante dicho período, los capinteros reclamantes y sus consortes labraron «certos navios e pinazas e outros», circunstancia que acusa actividad y variedad en la construcción naval. 2.º, que existían á la sazón leyes y ordenamientos reales que eximían de los tributos á los constructores de barcos, con lo cual se comprueba el goce en Pontevedra de privilegios especiales. Y 3.º, que la industria debía ser muy importante, pues si las alcabalas representaran una suma pequeña, el arrendador expresado no habría seguido un pleito bastante costoso por su duración de seis años.

Núm.º 8.

Por acuerdo del Concejo, que consta en el Libro del mismo á 27 de Junio de 1440, se mandó pagar á Pedro Falcon la cantidad de cien maravedís por transporte del *vino del Arzobispo* desde la Lonja á la ribera. Parece ser que esta lonja se dedicó posteriormente á casa consistorial, ocupándose al efecto el piso alto para sala de sesiones y oficinas, dedicándose los bajos á la contratación. A causa de la extremada decadencia de la villa en el siglo XVII, fué suprimida, sustituyéndole una simple alhóndiga para granos.

Núm.º 9.

Aludimos á la vía férrea de Pontevedra á Carril y Santiago, cuyas obras se realizan actualmente; al ámplio muelle de desembarco del material de las mismas, que servirá en lo sucesivo para el tráfico mercantil de dicho camino; y, por último, á las importantes fábricas de productos cerámicos y de labrar madera, instaladas con todos

los perfeccionamientos modernos, ambas del Sr. Marqués de Riestra.

Merece tambien ser mencionada la de fundición del Sr. Pazó, cuyos productos son tan sólidos como de buen gusto. Al entregar estas notas á la imprenta, nos enteramos de la noticia, comunicada desde Madrid por el Sr. Gobernador de la provincia, Don Augusto Gonzalez Besada (tan interesado por el bien de Pontevedra, de que el Sr. Ministro de Fomento ha resuelto que se ejecuten por administración las obras del muelle de las Corbaceiras y que se estudie el encauzamiento del rio: la ocasión es oportuna para que los pontevedreses, por el poderoso recurso de la asociación, procuren secundar la animosa iniciativa del Sr. Marqués de Riestra. Las corporaciones, las sociedades, las actuales cofradías y gremios, y la prensa local debieran estudiar detenidamente esta cuestión é impulsar al vecindario en la dirección conveniente.

Núm.º 10.

Por cierto que el Sr. Asensio, como es-

critor cultísimo que no desciende al terreno de las *vulgaridades,* no quiso dar una sola vez en su reciente, voluminosa y notable obra citada, *Cristóbal Colón*, el sobrenombre vulgar de *La Gallega* á la *Santa María,* atendiendo sin duda á aquella frase: *«Yo con perdon de Vd., soy gallego.»* No puede explicarse de otro modo la contradicción de consignar el sobrenombre de *La India* que tenía la *Santa Cruz* y omitir cuidadosamente el de *La Gallega* con que era conocida la *Santa María,* teniendo esta carabela absoluta notoriedad en la historia y no habiéndola alcanzado aquella.

Núm.º 11.

En la parte de alcabalas de la mar que el Rey tenía á su disposición, se hallaban situados, precisamente á mediados del siglo XV, los sueldos del Arzobispo de Santiago como «Oydor de la Abdiencia del Rey» y como «Capellan mayor», este de 19.331 maravedís, (carta de toma de D. Rodrigo de Luna al Concejo de Pontevedra fecha 20 de Mayo de 1451, inserta en el Libro de dicho

Concejo) y aquel de 50.000 maravedís viejos, (carta idem, idem, fecha 6 de Diciembre de 1450) así como dos juros de á 10.000 maravedís cada uno, concedidos para siempre jamás por el Rey D. Juan II, (carta de D. Lope de Mendoza á dicho Concejo fecha 7 de Mayo de 1440) sin perjuicio de que el arzobispo, cuando lo había menester, ó cuando el monarca le encargaba apercibir su gente, castillos y fortalezas, tomaba anticipadas al Concejo mencionado, por cuenta de la recaudación real, sumas mayores de veinte mil maravedís, alguna de cuarenta y ocho mil quinientos. (Cartas del Arzobispo al Concejo en Julio de 1442, Diciembre de 1443 y Julio de 1444.) Con estos datos precisamente, lo repetimos, de mediados del siglo XV, se demuestra la actividad comercial de Pontevedra, puesto que, siendo muy módicos los impuestos de alcabalas, y no cobrándose, en virtud de los privilegios, otros tributos de mayor rendimiento, es indudable que para producir sumas como las que el recaudador del Rey, entonces

un judío llamado Don Salomon Bagero, tenía en sus cajas para hacer aquellos pagos á los arzobispos, además de los derechos que estos Prelados cobraban de las *fieldades* por su Señorío, el movimiento mercantil de dicha villa debía ser considerable.

Núm.º 12.

No es tal distracción la única padecida por el Sr. Murguía con relación al P. Sarmiento. En la página 664 de su «*Galicia*,» escribe lo siguiente. «Y asi el nuevo burgo «(Pontevedra) fué conocido en los primeros «tiempos de nuestra era con el nombre de «*Duos Pontes,* no porque los tuviese á la «sazón, *como quiere el P. Sarmiento*, &.ª» Para justificar la imputación subrayada, el distinguido historiador gallego inserta en la misma página esta nota: «En su Viaje (el «del P. Sarmiento) se lee: La primera noti«cia que hallé de Pontevéteris aun no pasa «de 1103. Pero siendo ya entonces Puente «vieja, es preciso retroceder mucho y supo«nerla fabricada y es creible que Pontevedra «sea el *Ad duos pontes* del Itinerario de An-

«tonino y el Ambas Puentes de las donacio-
«nes de Santiago y de la pertiguería del «Conde de Lemos.» No hemos omitido una sola sílaba de la nota y como se vé, no se infiere de ella directa ni indirectamente que el P. Sarmiento *quiera* que Pontevedra tuviese á la sazón dos puentes. Habla en singular llamándola Puente vieja, y el nombre de *Ambas Puentes* se refiere á las donaciones; hallábase perfectamente enterado el ilustre sábio, demostrándolo el título de Juez de Pontevedra á favor de Tristán de Montenegro, expedido por el Arzobispo D. Alonso de Fonseca, fecha 6 de Septiembre de 1463, inserto en el Libro del Concejo, pues le hace la merced de dicho cargo y del «judgado de *Entramas las puentes,* su anexo.»

A más de esto, la explicación del Señor Murguía relativa á que *Duos pontes* era la denominación de la comarca comprendida entre Pontevedra y Puente San Payo, es la misma, exactamente, que dió hace mas de un siglo el P. Sarmiento en su descripción

de dicha villa. El sábio benedictino, apoyándose en fundamentos de consideración, entre ellos las noticias que Pomponio Mela nos dá de las rias bajas de Galicia, opina tambien que Pontevedra es la antiquísima *Lambriaca,* á cuya opinión se ha adherido el P. Fita; pero el Sr. Murguía define que los historiadores romanos se hallaban mal informados.

De todos modos haremos constar que, por diversos títulos, tenemos la obligación de defender, aun en nuestra pequeñez, al P. Sarmiento, y la cumplimos sin propósito alguno de menoscabar la justa fama del moderno é ilustrado historiador de Galicia, á quien ésta debe singular reconocimiento.

Núm.º 13.

Sociedad Arqueológica.

A ella pertenecen varios de los documentos que utilizamos en el presente libro, algunos facilitados por D. Joaquin Nuñez, vecino de Pontevedra; y consideramos ineludible y grato deber el de dar noticia, siquiera

sucinta, de la Sociedad que nos ha honrado con el título de socio de mérito.

El Sr. Sampedro, que citamos en el texto, es el creador de esta utilísima y distinguida sociedad, á cuya actividad é ilustración se debe que en el corto tiempo que lleva de existencia haya reunido multitud de objetos artísticos é históricos de primera importancia. Tanto las autoridades civiles y eclesiásticas de la provincia, como las corporaciones provincial y municipal de Pontevedra, como el Ministerio de Fomento, han auxiliado constantemente á dicha Sociedad, aunque no en la medida que quisieran dichas entidades, á causa de la penuria de los tiempos; y es justo mencionar la decidida protección que á la misma han otorgado y otorgan los señores Riestra, Vincenti, Ordoñez (D. Ezequiel), Besada (D. Augusto) y otros distinguidos funcionarios y personas particulares de Pontevedra y de la provincia, ya coadyuvando á los fines de la Sociedad, ya concediendo á su museo ó depositando en él valiosos objetos.

Ha celebrado ya dos notables exposiciones, que han llamado justamente la atención; y el museo, dividido en dos secciones, (colocadas por ahora en locales separados) es constantemente visitado y alabado, especialmente por eruditos *extranjeros*, que contemplan en él y admiran, curiosísimos recuerdos de los tiempos remotos.

La primera sección situada en las hermosas ruinas ojivales de Santo Domingo, (cuyas primeras reparaciones de conservación, fundamento de las posteriores, se deben al patriotismo de D. Rogelio Lois) ofrece inestimables ejemplares arqueológicos de piedra, romanos, suevos y góticos, figurando en ellos, como inscripciones inéditas en todas las colecciones, las dedicadas á los emperadores Licinio Liciniano, Cneo Severo, Carino, Maximino, Máximo y Numeriano, además de las de Trajano, Adriano, Constantino el Grande, Cesar Decencio, y otras. Aras, lápidas funerarias, capiteles, imágenes del arte bizantino, molinos de mano, sepulturas, escudos nobiliarios, vénse allí

reunidos merced á las gestiones de la Sociedad Arqueológica y á las donaciones de las personas de buena voluntad.

La segunda sección, instalada en dos salones cedidos por la Diputación provincial comprende muebles, telas, cuadros, retratos, grabados y dibujos, porcelanas, objetos de cerámica, bronces, hierros, medallas y monedas, libros y pergaminos antiguos, peinetas notables, armas europeas y ultramarinas, reproducciones en yeso de detalles arquitectónicos clásicos y árabes, maderas talladas, adornos y enseres de la edad de piedra, de los celtas y de los romanos, objetos de vitrina como relojes, tabaqueras, sellos, esmaltes, abanicos y demás dignos de figurar en un museo arqueológico. Ambas secciones reclaman la formación de un catálogo, merced al cual los visitantes y los aficionados puedan darse cuenta de las muchas curiosidades reunidas en un museo que honraría á cualquiera población de primera clase.

Todo ello se debe principalmente á la

singular perseverancia del Sr. Sampedro y así lo consignamos con la mayor satisfacción, seguros de que, con nosotros, los pontevedreses y los amantes de la cultura pública le tributan el mas sincero reconocimiento, así como á los demás sócios, á los Sres. D. José Casal, D. Luís Sobrino, D. Rogelio Lois y D. Luís de Gorostola que le acompañaron en los primeros difíciles pasos de la fundación, y á los Señores Obispo y Cabildo de Tuy, Mon (D. Alejandro) Becerra Armesto (D. Manuel), D. José Salgado de Caldas, Pazos Espéz, Cicerón, Sanabria y otros muchos, que donaron al Museo ó depositaron en él, objetos de gran importancia histórica y arqueológica.

Núm.º 14.

«Ano domini de mill e quatrocentos e trinta e sete dia quinta feira quatro dias do mes de Jullyo | sabean todos que estando o concello e homees boos da villa de pontvedra ajuntados em seu concello &.ª diseron que por rason que alguns mercaderes e suas mercadorias e *nabios* se temian e reçeaban

de byr a esta dita billa e seus portos con as ditas suas mercadorias e *nabios* entendendo de ser prendados e penorados por las mercadorias que *gonçalo correa* tomara eno dito porto e lebara ena barcha chamada por nom rostro fremoso &.ª por ende que eles todos juntamente en hun acordo por sy e por todlos outros bezios e moradores da dita billa doje este dito dia endeante seguraban e seguraron a todos o a quaesquier mercaderes e todas suas mercadorias e *nabios* que a a dita billa e seu porto biesen que se temesen de ser prendados e penorados por rason do sobredito | ca eles por la presente se obligaban e obligaron delles teer e goardar o dito seguro e nolles seer feito dapno nen desaguisado alguo en suas personas e *nabios* e mercadorias por rason do sobredito sub obligaçon dos bees do dito concello e vezios e moradores desta dita billa que pa elo obligaron=testigos Ruy de lugo pedro qun o uello gonçaluo de camoens mercaderes Ruy braqero scriban gonçaluo fiel moordomo bezios e moradores ena dita billa de

pontuedra e outros».—(Libro del Concejo.)

Núm.º 15.

El Sr. Alcalá Galiano, en su notabilísimo folleto «Nuevas consideraciones sobre las carabelas de Colón» ha dejado perfectamente establecidas las razones en virtud de las cuales el adjetivo *caveatum* y el sustantivo *caveis*, (cuevas, huecos, bodegas) usados por Pedro Mártir, deben traducirse en el presente caso en el sentido de que *La Gallega* tenía gávias y de que carecían de ellas *La Pinta* y *La Niña*; de cuya manera se rectifica el error en que importantes historiadores han incurrido, por traducir mal aquellas palabras, de que dichas dos embarcaciones menores no tenían cubierta. Era verdaderamente incomprensible que la *Pinta* y la *Niña* hubiesen soportado y vencido, en el viaje de regreso, los peligros del occéano: los viajeros que hayan atravesado el Atlántico y sufrido un mediano temporal, podrán calcular la imposibilidad de que unos barcos tan pequeños hubiesen resistido, sin cubierta, las terribles borrascas del mar.

Andando el tiempo, dióse á las gávias el nombre de cofas, según el mismo autorizado escritor.

Núm.º 16.

Lista de los individuos que acompañaron á Colón en el primer viaje y regresaron con él al puerto de Palos, según el Sr. Fernández Duro.

NAO SANTA MARÍA.

Juan de la Cosa, maestre, de Santoña.
Sancho Ruiz, piloto.
Maestre Alonso, de Moguer.
Maestre Diego, contramaestre.
Rodrigo Sanchez de Segovia, veedor.
Pedro Gutierrez, Rodrigo de Escobedo, de Segovia y
Diego de Arana, de Córdoba, quedaron en la isla Española.
Terreros, maestresala.
Rodrigo de Jerez, de Ayamonte.
García Ruiz, de Santoña.
Rodrigo Escobar.
Francisco de Huelva.
Rui Fernandez, de Huelva.

Pedro de Bilbao. de Larrabezúa.
Pedro de Villa, de Santoña.
Diego Salcedo, criado de Colón.
Pedro de Acebedo, paje.
Luis de Torres, judío converso, intérprete.

Carabela *Pinta*.

Martín Alonso Pinzòn, capitan.	de Palos.
Francisco Martín Pinzón, maestre.	

Cristóbal García Xalmiento, piloto.

Juan Jerez.	de Palos.
Bartolomé García, contramaestre	
Juan Perez Vizcaino..	

Rodrigo de Triana, de Lepe.
Juan Rodriguez Bermejo, de Molinos.
Juan de Sevilla.

García Hernandez.	de Palos.
García Alonso.. , ...	
Gomez Rascón.	
Cristobal Quintero.	
Juan Quintero..	
Diego Bermudez.	
Juan Bermudez. . , ... ,	

Francisco García Gallegos. . . . } de Moguer
Francisco García Vallejo. . . . . }
Pedro de Arcos, de Palos.

CARABELA *Niña*.

Vicente Yañez Pinzon, capitan; los demás tripulantes eran, unos de Palos, otros de Moguer.

En una minuta del pregón llamando á los herederos de los difuntos en Indias, se incluye una nómina de los que quedaron en la Española, en el primer viaje de Colón, y fueron asesinados en ella por los indios. Contiene cuarenta y un nombres, entre ellos el de Pedro *de Foronda,* sin pueblo de su naturaleza.

Núm.º 17.

«En este dito día (16 de Abril de 1437) estando o concello e homes boos dentro ena iglesia de san bº presentes y pedro ares de aldaan alfonso velasco jurado &ª | mandaron a juan bieites ramos que dese a afonso sanchez de Valladolid quatro mill mrs de mone-

da blanca contando blanca en cinco dineros | para en conta e pago dos mrs que o dito concello devya por obligaçon signada do signo de fernando peres notario e el enprestara para a Armada de navios que feçera *gonzalo correa* e recebese del carta de pago | e que lle serian rescebidos para en conta e pago dos mrs que o dito concello o alcançara por conta que lle ficara devendo da renta das posturas dos anos pasados | testigos pº qun o moço pº de montes clerigo gonzalo falcato vasco muñiz Ruy *da fronda* e outros. | » (Libro del concejo.)

Núm.º 18

En la lista que el Sr. Asensio atribuye al Sr. Fernández Duro, se escribe García *Xalmiento* y nosotros creemos que es García Sarmiento, mal escrito en el documento de que se copió dicha lista. En algunos papeles de la época se vé *Xarmiento* y *Sarmiento,* hablando de una misma persona; por esta razón hacemos notar en el texto el hecho de que el Sr. López Ferreiro lo escribe del primer modo en su obra «Galicia en el

último tercio del siglo XV», con relación al prisionero del Conde de Camiña: nada más frecuente que el cambio de la *r* en *l, Salmiento*. Por último, el nombre de Cristobal era muy usual en Pontevedra, según documentos de dicho siglo.

Núm.º 19

Es desconocido en absoluto el orígen de este singular privilegio; pero nos permitiremos explicarlo por medio de una conjetura, como materia á discutir. Dado que otros privilegios importantísimos de los vecinos y marcantes de Pontevedra provienen del rey D. Fernando III el Santo á causa de la conquista de Sevilla, posible es que los dos apellidos de Agulla (aguja) y Ponte (puente) se deriven de la hazaña realizada en dicha conquista por dos naos de Pontevedra al mando de Gomez Charino, que rompieron la cadena y el puente de barcas que unía las riberas del Guadalquivir. (Cronicón de la Bética, traducido del árabe por Sandoval, según D. José Benito Amado, notable poeta, escritor y Diputado constituyente, en sus

«Misterios de Pontevedra, 1840.») Dichas dos naves fueron provistas de un refuerzo en la proa, sin duda á manera de espolón (aguja) y quizás estas circunstancias dieron orígen á los apellidos Agulla y Ponte, en un concepto parecido al que tuvieron el de Giron, el de Vargas Machuca y otros. En una capilla de la incomparable iglesia de Santa María la Grande de Pontevedra, edificada por el gremio de mareantes, vése un escudo de armas con el siguiente cuartel: un barco á toda vela embiste la cadena tendida entre dos castillos. Se nos ha dicho que estas armas pertenecen á la familia de los Agulla, materna del regidor perpétuo D. Benito de Arango y Sotomayor, sepultado en dicha capilla; y entre los muchos datos que vienen á corroborar la tradición relativa á la conquista de Sevilla, figuran los de la existencia en Pontevedra de la Torre «*do ouro*» (del oro) y del campo de la *Tablada*. Dicha torre fué aforada por el concejo en 10 de Marzo de 1492 á Martín de Bouçoos, según escritura notarial que posee-

mos. La denominación de Tablada subsiste todavía.

Núm.º 20.

Noticia del P. Sarmiento y del Sr. Lopez Ferreiro en el tomo I de «Galicia en el último tercio del siglo XV» con relación al Tumbo de Santa María del Camino. El maestro de la Trinidad, de quien se trata, era el que estaba encargado de recoger en Pontevedra las limosnas para redención de cautivos, santa ocupación de los trinitarios, cuya orden había mandado á los principales pueblos de España, en que no tenían casa, frailes que hiciesen dicha colecta en virtud de la provisión de los RR. CC. fecha 2 de Octubre de 1475. En pueblos de poca importancia, desempeñaban tal comisión el párroco ó algún vecino calificado.

Núm.º 21.

En el libro del concejo figura la siguiente relación de acuerdo. «Item mandaron (los «del concejo) que p.º f.ª (Pedro Fariña «consta como alcabalero de la sal en el

«mismo libro) dese das posturas que se cõ-
«mençaran en San juan de junyo tres fro-
«lins de ouro a g vs^{co} (G. Velasco) po la $\overset{c}{\text{ca}}$
«(carta) do mundo para noso señor o arçbpo
«(arzobispo) de Stiago.» Acaso fué un regalo curioso al Prelado, dueño y señor de Pontevedra.

Núm.º 22.

Véase la nota núm.º 17.

Núm.º 23

«It. mandaron que por morte de p.º vs.^{co} (Pedro Velasco) venda as bujolas g^{uo} de correa» (Libro del concejo.) En el dialecto gallego, la j tiene pronunciación francesa: en dialecto levantino también se llamaba *buxolas* á las brújulas.

Núm.º 24.

El castillo de Cedofeita, *Citofacta*, fué reedificado por el obispo Sisnando para defensa del país contra las irrupciones de los normandos y escandinavos. Herculano, en su historia de Portugal, al referir la expedición á Galicia del rey Don Alonso, sitúa equivoca-

damente dicho castillo en la actual provincia de Orense, según demuestran varios escritores. Los restos de esta fortaleza y las tierras contíguas pertenecían á fines del siglo XV á la noble familia pontevedresa de los Montenegro, según testamento otorgado en 17 de Enero de 1491 por Gonzalo Lopez de Montenegro, de que poseemos testimonio notarial.

La resistencia de Pontevedra al ataque del portugués se apoyó en sus fosos, barbacanas, muros y torres; de estas fortificaciones tenemos noticias precisas por multitud de documentos que en gran parte y en extracto publicó la Sociedad Arqueológica, así como por los recuerdos de los vecinos ancianos que alcanzaron á ver cási completas las expresadas murallas y torres, y tambien por los restos existentes, alguno de los cuales no ha sido estudiado y revela á nuestro juicio, haberse construido en época remota; quizás sea la única reliquia que nos queda de la antigua ciudad de *Lambriaca.*

Un documento existente en el archivo del

Ayuntamiento (exposición á S. M. en 1834 pidiendo para Pontevedra el título de ciudad) cita el privilegio concedido por el rey Don Ordoño á la Catedral de Santiago, año 955, en el cual se menciona el suceso de la invasión de los moros y de haber sido Pontevedra refugio de los obispos de Galicia y de muchos señores del reino. No hemos podido aun comprobar la cita, pero creemos que, sin base alguna, no se hubiera hecho en aquel documento. Esta noticia, unida á la circunstancia de llamarse *Mourente* una de las parroquias limítrofes, situada en las colinas del Este, y *Moureira* el arrabal extramuros de la villa por el sudoeste, puede justificar la conjetura, que no es nueva, de que los moros no tomaron á Pontevedra, limitándose á acampar ante ella durante el breve período en que asolaron el país, derivándose de este hecho los dos nombres expresados.

Núm.º 25.

El privilegio tiene la fecha de 7 de Mayo de 1467, y decimos que ya existía la féria,

porque en escrituras de préstamos, deudas y transaciones mercantiles como las relativas á anticipos de numerario con garantía de la salazón de pescado, á pagos de deudas &.ª, correspondientes al primer tercio del siglo XV, se fija el mes de Noviembre en unas y la féria de San Bartolomé en otras, como fechas para el cumplimiento de los compromisos que se adquirían. La señalada merced de Don Enrique dió extraordinaria importancia á dicha féria que, unida á otros privilegios y al que ya disfrutaba Pontevedra de ser único puerto de carga y descarga, (Ley II, libro IX, título XXIX de la Nueva Recopilación) de la extensa costa comprendida entre las «Estelas de Bayona y los Tranqueros ó Castros de Aquiño ó Aguiño» (ambos nombres se consignan en los documentos) fue una de las principales fuentes de prosperidad y de riqueza para la villa.

Núm.º 26

En la escritura de «pauto, contrabto y avynza» que hicieron á 28 de Diciembre de

1445 el concejo de Pontevedra y Suero Gomez de Sotomayor, dueño de muchos y grandes señoríos y mas tarde Mariscal de Castilla, para defenderse mútuamente en vista de que «eno tempo presente ocurren de cada día moytos bandos, pelejas, desastres, revoltas, roubos, penoras, furtos é outros moytos dapnos» promete el segundo «goardar los usos e costumes» entre los cuales figura el de que «él nen seu lugar tenente nen seus homees que agora son ou sejan daqui endeante non posan prender nen prendan nen mande prender vesiño ningun da dita vila» sin requerir antes á la justicia.

Núm.º 27.

Según documentos que obran en el archivo del Ayuntamiento relativos á órdenes de pagos por diversos conceptos, verificábanse, á fines del siglo XVI, visitas semanales á los barrios de la villa y á sus arrabales, por un cirujano, el regidor semanero y el escribano del concejo, para enterarse del número de enfermos y clase de enfermedades, pa-

gándose al primero de aquellos dos ducados por cada visita.

La isla de Tambo, que hace pocos años fué destinada á lazareto, hizo igual servicio en otros tiempos: en 13 de Abril de 1598, (la más antigua fecha que hemos hallado) el concejo manda pagar doscientos veinte reales para la «carne y rrefresco que se enbya para la infantería que vino en la almiranta del general Pedro Çubiauz e está aislada en la isla de tanbo por *sospecha* de enfermedad de peste.»

Hacíanse tambien semanalmente por los regidores de turno, escribano y testigos, visitas de tiendas y reconocimiento de alimentos, pesas y medidas· existen en el mencionado archivo muchas relaciones de las diligencias que para tales fines se practicaban en la visita, extendidas con la minuciosidad y formalidades consiguientes.

Núm.º 28.

En 15 de Octubre de 1672, el procurador general de la villa de Pontevedra, Don Melchor Mosquera de Sotomayor, caballero

del Hábito de Santiago, presentó al ayuntamiento una petición para que se «procure la restauración de la anterior importancia del pueblo.» Enumera las diversas causas de su decadencia: no las copiamos por no repetir lo que consignamos en el texto.

Núm.º 29

De un expediente que existe en el archivo municipal, extractamos los siguientes elocuentes datos:

Estuvieron alojados en Pontevedra: durante treinta dias, 400 franceses de la escuadra de Mr. Chaternaut.=El tercio de la armada, con 600 hombres, al mando del maestre de campo Pacheco, 283 dias. Los tercios de Don Bernardino Delgado, de Asturias, de Aldao, del marqués de San Miguel y del de Oranie, durante 506 dias.= Las compañías de caballos de Amaza y de Villarroel, un teniente general de Artillería, un gentil-hombre, condestables, y sesenta artilleros, durante 577 dias.=El Marqués de San Vicente y sus ayudantes, 122 dias; y ocho camas de respeto para personajes de

su comitiva, 55 dias.=El duque de Híjar, con cuatro ayudantes, 872 dias.=El marqués de Risbourg, con tres oficiales mayores y trece camas de respeto para su comitiva, 69 dias.=Varios capitanes de recluta y los tercios de infantería de Castro y de Cisneros, y uno de lanceros, hasta que se reunieron 4.000 reclutas, 220 dias.=Además del Hospital del pueblo, dedicáronse cuatro casas á los soldados enfermos y heridos, con los correspondientes socorros.=Ocupáronse otras dos casas por el Teniente general de Caballería y por la compañía de caballos de Pignateli.

Diéronse alojamientos, en las marchas y retiradas, á varios tercios de infantería y compañías de caballos. Todo ello ocasionó crecidos gastos y angustias al ayuntamiento y al vecindario, que además soportaron los suministros de víveres, con mucha frecuencia, y los de forrajes, bagajes, Atarazana y otros, á diario.

No consta que Pontevedra haya obtenido indemnización de ninguna clase.

Núm.º 30

Lista (incompleta) de hijos ilustres de Pontevedra, deducida en su mayor parte de ejecutorias, informaciones, pleitos, y otros documentos del archivo municipal.

Sorred Sotomayor, camarada de Don Pelayo.

Lupo Montenegro, que ayudó á Don Fernando II de Leon en la guerra al Rey de Portugal y en la toma del castillo de Cedofeita.

Payo Correa, maestre de Santiago.

Payo Gomez Charino de Sotomayor, Almirante.

Payo Mariño, que acompañó al anterior en la conquista de Sevilla.

Lorenzo Suarez Gallinato, secretario de Don Fernando III.

Ruy de Sotomayor, magnate de la corte de Don Sancho IV.

Pedro Tenorio, Arzobispo de Toledo.

Alfonso Jofre Tenorio, Almirante.

Alfonso Fernández de Valladares, comendador de la Banda, muerto en la batalla de las Navas.

Albar Paez de Sotomayor, Almirante.

Nuño Fatel de Qun, Justicia de Pontevedra, muerto en la defensa de la villa contra el duque de Lancastre.

Payo Gomez de Sotomayor, Embajador de Enrique III al Tamorlan de Persia, Mariscal de Castilla.

Pedro Ares de Aldaan, jefe de Hermandad en el siglo XV.

Ares García de Raxoo, jefe de una armada de navíos.

Gonzalvo de Correa, idem.

Gonzalvo de Camoens, alcalde, mercader y dueño de carabelas. Le citamos á causa de su ilustre apellido.

Suero Gomez de Sotomayor, Mariscal de Castilla.

Tristan de Montenegro, constante adversario del famoso Madruga, (conde de Camiña). Muerto en la toma de Pontevedra á la condesa del mismo título.

Juan Fernandez de Sotomayor, Mariscal de Castilla.

Cristóbal García Sarmiento, piloto de *La Pinta.*

Pedro de Foronda, tripulante en las carabelas de Colón.

Juan de Sevilla, idem.

Diego de Salcedo, idem.

Juan da Nova, famoso marino al servicio de Portugal.

Gonzalo y Bartolomé de Nodal, famosos marinos: descubridor el primero del estrecho de Lemaire.

Juan de Gonsende, capitán, que figuró en la heroica defensa de la Coruña contra Drake. Ascendiente del Padre Sarmiento.

Alonso de Sotomayor, gobernador de Panamá, vencedor de Drake.

Antonio M. Rodriguez de Pazos de Provén, obispo de Córdoba, Presidente del Consejo de Castilla.

Juan García de Saavedra, insigne jurisconsulto, que dedicó al anterior, como paisano suyo, la obra «De expensis.»

García Sarmiento, justicia de Pontevedra, corregidor de Granada, capitán general de Canarias.

Pedro de Valladares, maestre de campo,

fundador de la Obra pía para dotación de doncellas nobles, subsistente en Pontevedra.

Juan de Matos el viejo, Almirante de Barlovento.

Juan de Matos, hijo del anterior, Almirante del mar Occéano.

Juan García de Matos, sobrino del anterior, Almirante de Nápoles.

Gregorio Hernández, escultor

Pedro de Aldao, virrey de Navarra.

Benito Mariño de Lobera y Valladares, maestre de Campo.

Cristóbal Mariño de Lobera, maestre de campo.

Gonzalo de Valladares Sarmiento, maestre de campo.

Juan de Valladares Sarmiento, Asistente de Sevilla, del Consejo real.

Fadrique Valladares del Villar, maestre de campo.

Antonio Mariño de Lobera, Gobernador de Gante.

Pedro Ramon de Aldao, Gobernador del Henault, en Flandes.

Fernando Montenegro y Sotomayor, del Consejo real.

Jorge de Andrade, que donó grandes sumas para la construcción del Colegio de la Compañía de Jesús en Pontevedra.

Jorge de Andrade, hijo del anterior, distinguido capitán de marina en Indias, fundador de Obra pía en dicho colegio.

Antonio de Mendoza, embajador en Venecia, virrey de Valencia, padre del Patriarca Cardenal.

Jacinto Sarmiento Valladares y Barraganes, conde de San Roman.

Pedro Mosquera de Sotomayor, Gran Prior de Castilla.

Fernando de Montenegro, Regente de Nápoles.

Fr. Tomás Sarria, Arzobispo de Taranto: en su testamento destinó once mil ducados á la fundación de un monte de piedad en Pontevedra.

Juan Feijóo y Sotomayor, maestre de campo.

Lope de Montenegro, gran canciller en Milan.

Conde de Maceda, virrey de Navarra.

Miguel Enriquez Colón de Portugal, Alcalde mayor en Méjico.

Fernando Bustillos y Azcona, Brigadier.

Isidoro Casado de Rosales, Enviado extraordinario de Don Felipe V en Mántua, primer marqués de Monteleon.

Pedro Casado de Rosales, Embajador en Italia y en Inglaterra, segundo marqués de Monteleon.

Froilan Feijóo y Sotomayor, Asistente y Justicia mayor de Santiago y de su arzobispado.

Fr. Martin Sarmiento: en escritos suyos llama «pátria» á Pontevedra.

Duque de Patiño, gobernador de Milán, ministro de Marina.

Teniente general conde de Maceda.

Teniente general conde de San Roman.

Fr. Sebastian Malvar, Arzobispo de Santiago.

Pedro Acuña y Malvar, Ministro de Gracia y Justicia.

Pedro Acuña y Malvar, Dean de Santiago.

Francisco Javier Losada, Teniente general.

Matías Ferraz, Brigadier de Artillería.

Vicente Ferraz, Brigadier de Ingenieros.

Vicente Fernández Iglesias, Mariscal de campo.

José Miranda, Brigadier.

Santiago Escario, Brigadier.

Francisco Ant.º Diz, Brigadier

Fernando, José y Francisco Javier Sarabia, coroneles de Artillería.

José Arias Teijeiro y Correa, ministro universal del pretendiente Don Carlos.

Claudio Gonzalez Zúñiga, historiador de Pontevedra.

Antonio M.ª Montenegro, Brigadier.

Eduardo Gasset Artime, fundador de *El Imparcial*, Ministro de Ultramar.

Indalecio Armesto, filósofo y escritor.

Títulos del Reino, siglos XV al XIX, según recuentos del vecindario de Pontevedra, informaciones, escrituras notariales,

pleitos y otros documentos del archivo municipal.

Condes de Camiña, de Salvatierra, de Gondomar.—Marqueses de Valladares, de Guimarey, de Aranda, de Villagarcía.—Condes de Maceda.—Marqueses de la Sierra, de Figueroa, de Montesacro.—Condes de San Roman.—Duques de Estrada.—Vizcondes de la Vega de Gondar, de Fefiñanes, de San Tomé de Cambados.—Marqueses de Santa María del Villar, de Monteleon, de Leis, de Astariz.—Condes de la Vega.—Duques de Patiño.—Condes de Oleiros.—Marqueses de Riestra.

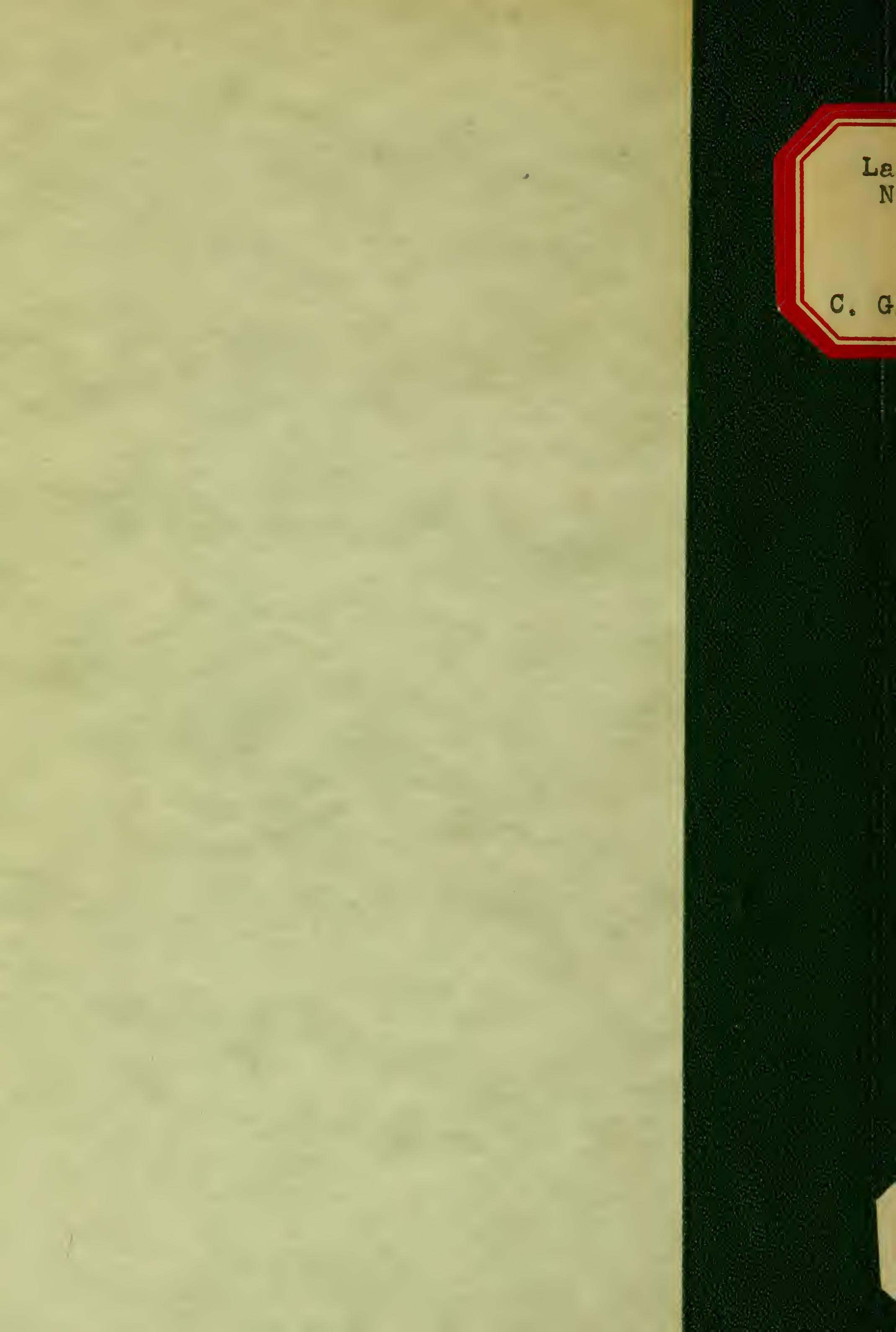
ERRATAS

PÁGINA	LÍNEA	DICE	LÉASE
21	2	empleando	empleado.
68	3	año de lxxxuij	año de lxxxvuij
71	16	tiene	tres
128	13	real	leal

En la nota núm.º 6, página 144, últimas líneas, se cita entre paréntesis la Historia de la Orden Franciscana del P. Castro, en vez de la Historia de Pontevedra por G. Zúñiga y «Galicia» del Sr. Murguía. La equivocación fué ocasionada por confusión de apuntes.






La
N
C. G